CENA 5 ZŁ

SKRZYDLATA POLSKA

45 11.11.1979 (1479)



KONFERENCJA SPRAWOZDAWCZO-WYBORCZA PZPR W PZL-WARSZAWA

W Centrum Naukowo-Produkcyjnym Samolotów Lekkich PZL-Warszawa obradowała 29 października konferencja sprawozdawczo-wyborcza PZPR. W konferencji uczestniczył członek Biura Politycznego KC PZPR, wicepremier **Jan Szydlak.**

W dyskusji nawiązywano do treści zawartych w Wytycznych na VIII Zjazd PZPR. Podkreślano, że jakość produkcji w dużym stopniu zależy od dobrej organizacji procesów wytwórczych. Potwierdzeniem tej tezy jest trzykrotne skrócenie czasu montażu samolotów Wilga. Wiele uwagi w dyskusji poświęcono również planom eksportowym.

OBELISK KU CZCI LOTNIKÓW MORSKICH W PUCKU

Na terenie byłego lotniska w Pucku, gdzie przed wojną stacjonował Morski Dywizjon Lotniczy (obecnie ul. 10 Lutego), odsłonięto 12 października tablicę na obelisku z kamiennego bloku upamiętniającą czyn zbrojny polskich lotników morskich. W uroczystości wzięli udział członkowie Klubu Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie Gdańskim, przedstawiciele różnych formacji lotniczych z lat ostatniej wojny i pełniący obecnie służbę w lotnictwie Marynarki Wojennej. Pod obeliskiem złożono wiązanki kwiatów.

ZAWODY SAMOLOTOWE O MEMORIAŁ JAWOROWSKIEGO

W pierwszej połowie października br. Aeroklub Krakowski przeprowadził na lotnisku w Pobiedniku – zawody samolotowe o memoriał mgr. Romana Jaworowskiego, zmarłego niedawno prezesa AK. Startowało 11 załóg. Pierwsze miejsce zajęła załoga w składzie: **Jerzy Malczyk – Marek Szafraniec,** przed załogą braci **Marianem i Wacławem Wieczorków.** Zawody przygotował i przeprowadził wzorowo pil. instr. **Edward Popiołek.** (K.S.)

RADARY DLA LOTNICTWA I JEDNOSTEK MORSKICH

W Warszawskich Zakładach Radiowych „Unitra-Rawar" podjęto produkcję nowych typów radarów morskich przeznaczonych do pracy w szczególnie trudnych warunkach atmosferycznych. Opracowano również, przy współpracy z Przemysłowym Instytutem Telekomunikacji, protoypy radarów do kontroli ruchu lotniczego, umożliwiające m.in. nadzór ruchu powietrznego w promieniu 100 km od lotniska i śledzące przelot samolotów w korytarzach powietrznych. Urządzenia te działają w oparciu o układy scalone i elementy automatyki.

ZAWODY W AKROBACJI O PUCHAR PREZYDENTA SZCZECINA

Aeroklub Szczeciński był w październiku organizatorem IV ogólnopolskich zawodów w akrobacji samolotowej o Puchar Prezydenta Miasta Szczecina. Startowało 16 zawodników (w dwóch klasach) reprezentujących pilotów z aeroklubów: Szczecina, Gliwic, Rybnika, Lublina, Elbląga i Torunia.

W klasie A zwyciężył **Paweł Pawlak** (Aeroklub Szczeciński), zdobywając puchar prezydenta Szczecina. Drugi był **Marek Szufa** (Aeroklub Gliwicki), trzeci – **Krzysztof Jędrysek** (Aeroklub Szczeciński). W klasie B najlepszym okazał się **Wacław Gojny** (Aeroklub ROW), przed **Kazimierzem Szymkowiczem** i **Bogdanem Kołodziejskim** (obaj z Aeroklubu Szczecińskiego).

W SKRÓCIE

● **Dwumiesięcznik LOK** „Plany Modelarskie" (nr 3/79) zamieścił plany modelarskie polskich samolotów myśliwskich PZL-11c i P-24; opracowanie – **Jędrzej Marek Maciejewski** (Łódź).

● **W Aeroklubie Bydgoskim** rozegrano XIII samolotowe rajdowo-nawigacyjne mistrzostwa Pomorza, w których startowało 13 załóg z aeroklubów Inowrocławia, Włocławka, Torunia i Bydgoszczy.

● **Staraniem koła ZBoWiD** pracowników przedsiębiorstwa „Prefabet", stanął w Krakowie przy ul. Centralnej obelisk poświęcony pamięci 6 skoczków spadochronowych – żołnierzy Armii Krajowej Zgrupowania „Żelbet" Kraków, którzy polegli na tym terenie 8 maja 1944 r. w walce z okupantem niemieckim.

● **W Aeroklubie Częstochowskim** rozegrano w październiku okręgowe zawody samolotowe rajdowo-nawigacyjne z udziałem 13 załóg reprezentujących aerokluby: łódzki, piotrkowski, kielecki, toruński i częstochowski.

● **Zakładowa organizacja** młodzieżowa ZSMP w Centrum Naukowo-Produkcyjnym Samolotów Lekkich PZL Warszawa objęła patronat nad uruchomieniem produkcji nowego typu samolotu PZL-110 Koliber.

● **W Aeroklubie Elbląskim** zorganizowano IV zawody spadochronowe o Puchar Prezydenta Elbląga; w ogólnej punktacji najlepszym skoczkiem okazał się **Mieczysław Kierszkowski** z Torunia.

● **W Wyższej Szkole** Wojsk Obrony Przeciwlotniczej w Koszalinie odbyła się 32 inauguracja roku nauczania, a 12 od powstania wyższej uczelni.

● **W Aeroklubie** Warmińsko-Mazurskim w Olsztynie rozegrano okręgowe samolotowe zawody rajdowo-nawigacyjne z udziałem 14 załóg reprezentujących aerokluby z Warszawy, Płocka, Białegostoku i Olsztyna.

● **W Wyższej** Szkole Morskiej w Gdyni otwarto planetarium, które nosi imię Antoniego Ledóchowskiego.

POLSKA LAT 80-TYCH

Transport

Ważnym zadaniem najbliższego pięciolecia powinno być zmniejszenie rozpiętości pomiędzy wzrostem potrzeb przewozowych gospodarki a możliwościami transportu. Wymaga to: dostosowywania transportu do nowych potrzeb wynikających z przyspieszonego rozwoju poszczególnych regionów kraju, a także przezwyciężenia historycznych opóźnień w rozwoju sieci transportowej. Służyć temu powinna dalsza modernizacja i rozbudowa transportu oraz koncentracja wysiłków na tych dziedzinach, które mogą szybko zwiększyć zdolności przewozowe kolei; lepsze wykorzystanie możliwości rozwoju innych współdziałających z koleją rodzajów transportu oraz zwiększenie sprawności całego systemu komunikacyjnego kraju. Niezbędne jest osiągnięcie wydatnego postępu w racjonalizacji przewozów oraz podniesienie poziomu organizacji i sprawności funkcjonowania transportu w warunkach dalszej koncentracji przewozów towarowych.

Należy zapewnić dalszy wzrost przewozów pasażerów i towarów przez lotnictwo komunikacyjne i w tym celu rozwijać bazę obsługi pasażerskiej oraz zmodernizować naziemną infrastrukturę lotniczą gwarantującą bezpieczeństwo.

Przemysł

Wcielając w życie programy współpracy z krajami RWPG, Polska będzie zwłaszcza dążyć do znacznego rozszerzenia zakresu specjalizacji i kooperacji przemysłowej, a także do podejmowania wspólnych przedsięwzięć inwestycyjno-produkcyjnych i naukowo-technicznych.

Rozwinie się przemysł lotniczy pracujący w kooperacji z ZSRR. Oprócz samolotów rolniczych produkowane będą samoloty dla komunikacji międzywojewódzkiej.

Z Wytycznych Komitetu Centralnego na VIII Zjazd PZPR



Śmigłowiec-pomnik. Z okazji 25-lecia nadania Świdnikowi praw miejskich, przy wjazdowej ulicy Przodowników Pracy, ustawiono śmigłowiec SM-1, który symbolizuje początki produkcji tych aparatów w miejscowej Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego PZL.

Zdjęcie: T. Chwałczyk

WYDAWNICTWA

TADEUSZ KRÓLIKIEWICZ: **NOWOCZESNY SAMOLOT WOJSKOWY.** Wydawnictwo MON – 1979. Wyd. 2. Str. 369, cena 40 zł.

CALDER RITCHIE: **CZŁOWIEK I KOSMOS.** Państwowy Instytut Wydawniczy – 1979. Tłum. z ang. Biblioteka Myśli Współczesnej. Str. 370, cena 50 zł.

ZMARLI

16 października 1979 w Krakowie, w wieku 73 lat, st. sierż. rez. **JÓZEF WOŁOSEWICZ,** mechanik lotniczy, absolwent Centrum Wyszkolenia Podoficerów Lotnictwa w Bydgoszczy, pełnił służbę w pułkach lotniczych w Lidzie i Krakowie, żołnierz Wojny Obronnej Polski 1939, Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie, b. pracownik Aeroklubu Krakowskiego.

22 października 1979 w Białej Podlaskiej, w wieku 83 lat, **WŁADYSŁAW WOSZCZYŃSKI,** b. pracownik Biura Konstrukcyjnego Podlaskiej Wytwórni Samolotów, aktywny członek Klubu Lotniczego PWS.

23 października 1979, płk dypl. pil. **EDWARD ZAMORSKI,** zasłużony oficer Wojsk OPK, odznaczony m.in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, tytułem „Zasłużony Pilot Wojskowy PRL".

FILIA AEROKLUBU ORLĄT W BIAŁEJ PODLASKIEJ

Dnia 29 września w Białej Podlaskiej miało miejsce wydarzenie, na które długo czekali entuzjaści sportów lotniczych. Otwarta została tam uroczyście Filia Aeroklubu Orląt. W uroczystości wzięli m. in. udział: prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. pil. dr **Józef Sobieraj** i komendant WOSL w Dęblinie, prezes Aeroklubu Orląt gen. bryg. pil. dr **Józef Kowalski.** W holu Domu Kultury Zakładów Przemysłu Wełnianego „Biawena" urządzona została mała wystawa obrazująca tradycje klubu lotniczego PWS.

Do ponad pięćdziesięcioletnich tradycji nawiązał w referacie przewodniczący **ZW FSZMP Adam Olkowicz.** W czasie uroczystości podpisano porozumienie pomiędzy komendantem WOSL a prezydentem miasta **Stanisławem Wasilukiem** o wzajemnej pomocy i świadczeniach na rzecz nowo powstającej filii. Nestor bialskiego sportu lotniczego, **Zygmunt Przeorski,** zaproponował zebranym kandydatury członków zarządu filii. W wyniku wyborów, prezesem filii aeroklubu został **Marek Augustynik,** wiceprezesami — **Adam Olkowicz** i **Zdzisław Mularski,** sekretarzem — **Brunon Waszczuk,** skarbnikiem — **Tadeusz Kochanowski.** Członkami zarządu zostali **Mieczysław Matusiak, Cyprian Kaczor, Henryk Mierzwiński, Stanisław Kałuża.** Kierownikiem filii jest **Jerzy Staszewski.** Szef wyszkolenia filii **Franciszek Pajnowski** przedstawił zebranym program pracy. Zakłada on zadania bardzo ambitne: rozbudowę ilościową i terytorialną organizacji, podjęcie szkolenia w sekcjach przy maksymalnym oparciu o własną kadrę zweryfikowanych instruktorów i wykładowców, integrację istniejących już, a rozproszonych dotychczas podstawowych form działalności lotniczej (modelarze, lotniarze, skoczkowie z filii AWF).

Generał J. Kowalski wyraził przekonanie, że powstała pod patronatem Wojsk Lotniczych i przy ich pomocy Filia Aeroklubu Orląt będzie miała dobre warunki do kontynuowania pięknych tradycji lotniczych tego regionu. Od wyników działalności filii zależeć będzie zaszczepienie młodzieży zamiłowania do aktywnego życia, do jednej z najwspanialszych form samosprawdzania się, jaką jest latanie, a wreszcie do poświęcenia swych umiejętności służbie dla rozwoju i umacniania polskich skrzydeł. Zwracając się do seniorów podlaskiego lotnictwa, komendant WOSL w imieniu swoim oraz prezesa APRL zaapelował, aby przystąpili oni do utrwalania i gromadzenia dokumentacji, prezentującej wspaniałe, a nie znane ogółowi tradycje lotnicze Podlasia. Wpisem do księgi pamiątkowej zakończyła się część oficjalna uroczystości.

Uczestnicy spotkania, wraz z tłumami mieszkańców miasta, zwiedzili na pobliskim lądowisku wystawę sprzętu lotniczego. Następnie odbyły się pokazy lotnicze. Rozpoczął je desant spadochronowy uczniów Liceum Lotniczego z Dęblina. Zademonstrowano także wspaniałe popisy ewolucji na szybowcu Cobra i samolocie Zlin. Wiele silnych wrażeń dostarczył mieszkańcom Białej Podlaskiej pokaz czwórki samolotów wojskowych w szyku „romb". Pokazy zamknął ponowny desant dęblińskich kadetów. Następnie popisywali się najlepsi modelarze regionu bialskopodlaskiego. Posiadacze szczęśliwie wylosowanych kuponów odbyli przeloty pasażerskie.

Wprawdzie bohaterami powietrznych wydarzeń dnia byli piloci przybyli z innych regionów, to jednak świadomi tradycji podlasiacy, mają pewność, że następne pokazy wykonają już rodzimi adepci lotnictwa. „Grunt — jak powiedział jeden z bialskich seniorów — że po czterdziestu latach, jednak to wszystko znowu się odrodziło".

BRUNON WASZCZUK

W NASTĘPNYM NUMERZE

- SPOTKANIE W DĘBLINIE
- PLAKAT LOTNICZY
- SAGA RODU RALLYE
- KLUB MISTRZÓW
- AKCJA „KOMARY"

NASZA OKŁADKA

Z mityngu pilotów lotni Żar'79.
Zdjęcie: Bogusław J. Witkowski

PRZEPRASZAMY

Naszych Czytelników bardzo przepraszamy za wynikłe ostatnio opóźnienia w ukazywaniu się „Skrzydlatej Polski". Spowodowane one zostały trudnościami zaopatrzenia w papier.

Redakcja

Lisie Kąty. Lotnisko Aeroklubu Grudziądzkiego — Wyczynowego Ośrodka Szkolenia Szybowcowego było widownią wielu interesujących imprez sportowych i pamiętnych wydarzeń lotniczych. Było też świadkiem pierwszych lotniczych kroków wielu znanych dziś, doświadczonych pilotów. Tutaj w 1961 r. szkolił się pierwszy polski kosmonauta, ppłk dypl. pil. Mirosław Hermaszewski.

To właśnie w Lisich Kątach ówczesny kandydat do Oficerskiej Szkoły Lotniczej, posiadający już uprawnienia pilota szybowcowego, pod okiem instruktorów Walentego Hardta i Jerzego Kondraciuka kończy w październiku 1961 r. kurs pilotażu szybowcowego i samolotowego przed rozpoczęciem nauki w dęblińskiej „szkole orląt".

Wtedy to, jako pierwszy z uczestników kursu, zaimponował kolegom pilotowaniem samolotu CSS-13. Z tamtego jeszcze czasu pozostał dla wielu z nich wzorem pilności, ambicji i odwagi. Był stanowczy w osiąganiu zamierzonego celu, odważnie i zdecydowanie wykonywał postawione przez instruktorów zadania. Nie oszczędzał się i brał chętnie udział we współzawodnictwie, nie rezygnując łatwo ze zwycięstwa.



„Mój start w Kosmos rozpoczął się tutaj..."

HERMASZEWSKI w Lisich Kątach



Mówią, że człowiek nie powinien zapominać o swoich korzeniach, o glebie, z której wyrósł. Lotnicy nigdy nie zapominają swoich początków, pierwszych lotnisk, instruktorów, pierwszych lotów najpierw z instruktorami, później już samodzielnych...

Ppłk dypl. pil. kosmonauta Mirosław Hermaszewski odwiedził po osiemnastu latach miejsce, skąd — jak później powiedział — rozpoczął się jego start w Kosmos.

W poniedziałek 15 października 1979 r. w godzinach porannych na lotnisku w Lisich Kątach k.Grudziądza wylądował samolot specjalny, na pokładzie którego przybył honorowy gość obchodzonych w Grudziądzu IX Dni Astronautyki — pierwszy polski kosmonauta. Przybył tu na zaproszenie władz Grudziądza, Aeroklubu Grudziądzkiego oraz oddziałów Polskiego Towarzystwa Astronomicznego i Polskiego Towarzystwa Miłośników Astronomii.

Na lotnisku lotnika-kosmonautę witali m. in. gospodarze Grudziądza: I sekretarz KM PZPR Zenon Draminski i prezydent miasta Jan Betlejewski oraz w imieniu załogi i kierownictwa AG ppłk pil. Józef Sitarski. Witały go również liczne delegacje harcerzy i młodzieży szkolnej.

Bardzo serdeczny przebieg miało spotkanie z załogą aeroklubu, tym bardziej, że ok. 20 osób pracuje w nim jeszcze od czasu, gdy w 1961 r. uczestnikiem kursu pilotażu samolotowego był Mirosław Hermaszewski. Panowała miła, wzruszająca atmosfera. Gość poznał wszystkich swoich dawnych instruktorów. A witając się serdecznie z szefem wyszkolenia ośrodka, Walentym Hardtem, m.in. powiedział: **„To pan mnie wszystkiego nauczył... Do dzisiaj pamiętam pańskie rozsądne i mądre przestrogi... Mój start w kosmos rozpoczął się tutaj..."**

Tak, tego dnia wiele ciepłych i serdecznych, płynących z głębi serca słów usłyszeli od ppłka dypl. pil. Mirosława Hermaszewskiego pracownicy aeroklubu. Charakterystyczne dla osobowości i postawy naszego pilota-kosmonauty jest to co powiedział między innymi, odpowiadając na serdeczne słowa powitania:

— „Trudno mi ukryć wzruszenie, gdyż dokładnie 18 lat temu na tej ziemi, na tym lotnisku, w tym miejscu, gdzie teraz stoję, uczono mnie romantyzmu latania, rozsądku i dyscypliny. Tu 15 października 1961 roku ukończyłem kurs szybowcowy oraz samolotowy i stąd odchodziłem do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Tutaj zacząłem rozumieć lotnictwo i okrzepłem jako pilot. Zdobyłem podstawy wiedzy lotniczej. Byłem później w wielu ośrodkach szkoleniowych, ale ten pierwszy pozostał w trwałej pamięci. Teraz słyszę znajome głosy wydaje mi się, że za chwilę zacznie się powszedni rytm zajęć — ocena dnia dzisiejszego i omawianie zadań szkoleniowych na jutro. Lisie Kąty i Grudziądz polubiłem tak bardzo, że przelatując w pobliżu uwzględniam granicę dopuszczalnego błędu nawigacyjnego i zbaczam nad Grudziądz, by chociaż z powietrza rzucić okiem na to znane mi miasto (...) bo tu zdobyłem jedno z pierwszych, znaczniejszych ogniw, które wyniosły mnie na okołoziemską orbitę..."

Ppłk dypl. pil. Mirosław Hermaszewski nie tylko wspomnienia zachował z tamtego okresu. Przywiózł ze sobą mapę lotniczą podgrudziądzkich okolic, z naniesionymi na niej własnymi trasami lotów z czasów szkolenia w aeroklubie. Pokazał też obecnym na spotkaniu pierwszy plan nawigacyjny swojego lotu, wykonany własnoręcznie w Lisich Kątach na kursie w 1961 r.

W czasie spotkania wymieniono symboliczne upominki i po wspólnym posiłku najsłynniejszy z wychowanków zwiedził bazę szkoleniową, gdzie obejrzał m. in. tablicę upamiętniającą uczestnictwo pierwszego polskiego kosmonauty w kursie szybowcowym i samolotowym na terenie ośrodka. Wpisał się też do księgi pamiątkowej. Z dużym zainteresowaniem obejrzał stare dzienniki szkolne, w których znalazł swoje nazwisko oraz protokół egzaminacyjny, stwierdzający ukończenie przez Mirosława Hermaszewskiego kursu pilotażu szybowcowego i samolotowego w Wyczynowej Szkole Szybowcowej.

Po zakończeniu wizyty w Lisich Kątach ppłk dypl. pil. M. Hermaszewski udał się do Grudziądza, gdzie na Placu Miłośników Astronomii przed pomnikiem Mikołaja Kopernika odbyło się serdeczne powitanie i spotkanie z harcerzami i licznie zgromadzoną młodzieżą oraz społeczeństwem miasta. Tam też pod pomnikiem wielkiego polskiego astronoma pierwszy polski pilot-kosmonauta złożył wiązankę kwiatów, a przemawiając do zgromadzonego na placu wielotysięcznego audytorium podkreślił jeszcze raz swoje bliskie związki z Grudziądzem.

Następnie honorowy gość IX Dni Astronautyki zwiedził planetarium i obserwatorium astronomiczne, interesując się szczegółowo jego wyposażeniem i działalnością popularyzatorską. Kosmonauta został wyróżniony tytułem honorowego członka grudziądzkiego oddziału Polskiego Towarzystwa Miłośników Astronomii.

W godzinach popołudniowych ppłk dypl. pil. M. Hermaszewski spotkał się w Domu Technika NOT z aktywem społeczno-politycznym i kulturalno-oświatowym miasta. W czasie spotkania prezes oddziału PTMA Bronisław Szczepański zapoznał gościa z grudziądzkimi dokonaniami w zakresie popularyzacji astronomii i astronautyki.

Jak zwykle, w sposób swobodny i niezwykle barwny, pilot-kosmonauta opowiedział zgromadzonym na spotkaniu o przygotowaniach do lotu w ramach programu Interkosmos i o samym locie statku kosmicznego Sojuz 30 oraz o pobycie i pracy badawczej na stacji kosmicznej Salut 6, co miało miejsce — jak pamiętamy — na przełomie czerwca i lipca 1978 r.

Pobyt pierwszego polskiego kosmonauty w Lisich Kątach i w Grudziądzu dostarczył załodze Aeroklubu Grudziądzkiego i mieszkańcom miasta wielu przeżyć. Przez cały dzień kosmonaucie towarzyszył niebywały entuzjazm. Wszędzie otaczały go tłumy młodzieży, prosząc o autografy.

Sentyment i pamięć o początkach lotniczej drogi przywiodły ppłka dypl. pil. Mirosława Hermaszewskiego z powrotem do Lisich Kątów i Grudziądza. Pamięta o swoich korzeniach. Pamięta skąd startował w wielką lotniczą przygodę. Czy marzył o locie w Kosmos, wtedy w 1961 roku? Przeżywał przecież kwietniowy lot Jurija Gagarina. Pierwszy krok w Kosmos został już zrobiony. I właśnie wtedy ten młody polski maturzysta zrobił swój pierwszy znaczący krok w karierze lotniczej.

Czy przypuszczał, że starty na lotnisku w Lisich Kątach zostaną uwieńczone startem z dalekiego kosmodromu Bajkonur? My możemy powiedzieć sobie, że tak! — bo najskrytszym marzeniem każdego lotnika jest polecieć coraz to dalej i wyżej, w niezbadane nadziemskie przestrzenie...

Droga pilota-kosmonauty Mirosława Hermaszewskiego od szybowców i samolotów sportowych do zespołu orbitalnego Sojuz 30 — Salut 6 w Kosmosie stała się godnym do naśladowania przykładem dla naszej lotniczej młodzieży.

CZESŁAW GŁOGOWSKI

NA ZDJĘCIACH:

1. Kosmonauta wśród załogi Aeroklubu Grudziądzkiego w Lisich Kątach. 2. Powitanie przez harcerzy na lotnisku.

Zdjęcia: J. Michalski i R. Ferej

LOTNICY 35-lecia



ZACZĄŁEM NA JAK-9 ...

Płk. dypl. pil. Mirosław Kapciuch miał szczęście posmakować jeszcze lotów na samolocie myśliwskim Jak-9P. Był rok 1950. Coraz częściej mówiło się o samolotach bez śmigła, ale na naszym niebie ciągle jeszcze królowały Jaczki, Iły i Peszki — sprawdzone w wojnie samoloty bojowe o napędzie tłokowym.

Jak-9P... ostatnia, najlepsza wersja sławnego myśliwca, który urodził się w latach drugiej wojny światowej i był jednym z najpopularniejszych radzieckich samolotów myśliwskich. Szybki, zwrotny, lekki ale też i doskonale uzbrojony i wcale nie gorzej wyposażony. Prawda, że Jak nie był dla podchorążych samolotem łatwym w pilotowaniu, ale przecież początkowe kłopoty związane głównie z nauką lądowania mijały i ani się młodzi adepci lotnictwa obejrzeli, gdy przychodził egzamin i na naramienniki przypinano oficerską gwiazdkę, a na pierś srebrną odznakę pilota.

Młody podporucznik Kapciuch ukończył dęblińską OSL w okresie intensywnego rozwoju naszego lotnictwa wojskowego. Każdy zdolny młody pilot, rokujący, iż będzie zarówno dobrze wykonywał zadania w powietrzu jak i nie mniej dobrze dowodził na ziemi, mógł liczyć na bardzo szybki awans. Tak było w przypadku podporucznika Mirosława Kapciucha. Nie minęło pół roku lotniczej pracy w jednostce lotniczej, gdy był już instruktorem techniki pilotowania. Nie minął rok, gdy zasiadł za sterami Jak-17 — szkolno-bojowego samolotu odrzutowego — a od niego drobny krok już tylko do Jak-23, pierwszego w naszym lotnictwie z prawdziwego zdarzenia samolotu bojowego z silnikiem odrzutowym. Potem nastąpiła zwykła lotnicza droga, jaką przeszło setki pilotów wojskowych — loty na samolocie MiG-15, MiG-17, MiG-19, MiG-21.

Szybko wypisuje się nazwy coraz to szybszych i doskonalszych samolotów. Znacznie wolniej opanowuje się nową technikę. Lotnictwo jest rodzajem wojsk, w którym zmiany sprzętu i kształcenie kadr trwa przez cały czas — nie jest to novum, podobnie dzieje się w innych rodzajach wojsk i służb, ale zmiany zachodzące w lotnictwie są chyba jednak nieco głębsze niż gdzie indziej, a w związku z tym wymagania od ludzi rosną i idą bardzo daleko.

Latali na Jak-23. I właściwie gdy dobrze wlatali się w te samoloty, trzeba było stanąć oko w oko z MiG-iem. A to i większy samolot, i szybszy, i cięższy, i lepiej uzbrojony, ale przecież także o wiele bardziej skomplikowany. Zaczyna się więc na nim loty trochę z dreszczykiem emocji, poznaje się wszystkie jego zalety, nabiera się do niego zaufania. I wtedy, gdy przeszło się przez wszystkie trudności, następuje przesiadka na następny samolot. I znów nauka, znów emocje pierwszych lotów, znów powolne przywykanie, dochodzenie do mistrzostwa, by po kilku latach, gdy już wie się o maszynie, jej pilotowaniu i bojowym zastosowaniu prawie wszystko, przychodzi kolejny samolot.

Nie nudzi się więc młody lotnik ni dnia — nie nudził się także Mirosław Kapciuch. Praca instruktorska. Piękna praca, choć przecież odpowiedzialna bardzo i denerwująca. Cóż z tego, że pilot zajmujący w kabinie miejsce ucznia umie już latać. Instruktor koryguje jego umiejętności, instruktor wzbogaca je, walczy z błędami i nawykami z poprzedniego samolotu przyniesionymi.

Jak było tak było — źle jednak nie szło młodemu Mirosławowi, jeśli w trzy lata po promocji wyznaczono go na stanowisko dowódcy jednostki lotniczej. Ogromna satysfakcja! Liczy sobie ledwie dwadzieścia pięć lat i już prowadzi w powietrzu grupę bojową składającą się z kilkudziesięciu odrzutowych maszyn. Dużo lata nad morzem, w bardzo odmiennych warunkach prowadzenia nawigacji i orientacji. Uczy młodszych kolegów techniki pilotowania — uczy też myśliwskiego rzemiosła, czyli walki powietrznej. A kończy się właśnie era powietrznych walk w stylu pojedynku toczonego pomiędzy pilotami — pojedynku trwającego kilka minut, pojedynku, w którym główną rolę odgrywało pilotażowe mistrzostwo. Rozpoczyna się era radionamierzania. Atakuje się raz. Na drugie zajście do powietrznego celu ani czasu już nie ma, ani nie znajdzie się przeciwnika roztopionego w dali nieba.

Gdy zapytałem więc pułkownika, który okres swojej lotniczej pracy wspomina z największym sentymentem, odpowiada, że tamten, w którym rozpoczął dowodzenie jednostką.

Radość z okazanego mu przez dowództwo zaufania, to niezaprzeczalny fakt. Ale jaka przy tym odpowiedzialność! Wiele decyzji dowódcy jednostki jest bardzo trudnych, brzemiennych w skutki nieodwracalne. Skończył się dla Mirosława Kapciucha podział dnia na godziny pracy i wypoczynku. Dowódca dowodzi zawsze. W dzień i w nocy. Na lotnisku i w garnizonie. Jest pilotem, wychowawcą, nauczycielem i gospodarzem. I rozstrzyga wszystkie problemy, jakie niesie ze sobą każdy dzień lotniczej służby. A ma za sobą ledwie 25 lat życia.

Gdy wspomina tamten okres, zaraz zaczyna mówić o samolocie, na którym wówczas latał. Mig-17 czy też Lim-5. Maszyna naprawdę doskonała. Bardzo sprawna, przyjemna w pilotowaniu, dobrze wyposażona. Dowodem tego jest fakt, że przerwała w służbie wiele lat i wykonywano na niej mnóstwo różnorodnych, trudnych zadań lotniczych we wszystkich warunkach atmosferycznych.

Trzy razy stawał pułkownik na czele jednostki lotniczej jako dowódca. Gdy dowodził po raz trzeci, był już dojrzałym i doświadczonym dowódcą, oficerem, pilotem. Samoloty miał w jednostce naddźwiękowe, więc tak latanie jak i dowodzenie przyniosły wiele nieznanych dotychczas problemów, które przecież trzeba było rozwiązywać szybko i bez czekania na jakąkolwiek pomoc. Prawda — miał już za sobą lata dowodzenia, umiał sobie radzić z problemami służbowymi, socjalnymi — z całym naprawdę złożonym kręgiem spraw służby i życia. Umiał już wciągnąć do pracy szkoleniowej zastępców i podwładnych tak, aby wszyscy żołnierze jednostki czuli się odpowiedzialnymi za stan gotowości bojowej jednostki i za jej lotnicze sukcesy.

Dwa tysiące godzin spędzonych w powietrzu. Prawie wszystko na samolotach odrzutowych. Czy miał jakieś szczególne, krew w żyłach mrożące przeżycia w kabinie samolotu? Nie... latał szczęśliwie, bez żadnych sensacji, jak lata znakomita większość naszych pilotów wojskowych. Tajemnica takiego szczęśliwego latania jest bardzo łatwa do odgadnięcia. Trzeba poważnie traktować lotniczą pracę. Trzeba dużo umieć. Trzeba też znać granicę bezpieczeństwa, jakich pilotowi nie wolno przekroczyć w czasie lotu. I wtedy właśnie lata się bez niepotrzebnych sensacji, wtedy wraca się na lotnisko z najtrudniejszych nawet lotów z sekundową dokładnością.

Ponad trzydzieści już lat lotniczej służby ma za sobą płk dypl. pil. Mirosław Kapciuch. Przeszedł w tym czasie wiele ciężkich, trudnych prób. Trudności... Im wyższe stanowisko, im wyższy szczebel dowodzenia, tym większe napotyka się trudności. Każdy problem dowódczy wygląda różnie, gdy patrzy się na niego z różnych punktów. Rozpatrywany w skali klucza lotniczego ma niewielkie znaczenie, inaczej już wygląda ten sam problem w eskadrze, jeszcze inaczej w pułku, gdzie widzi się zagadnienie z dystansu, a więc szerzej.

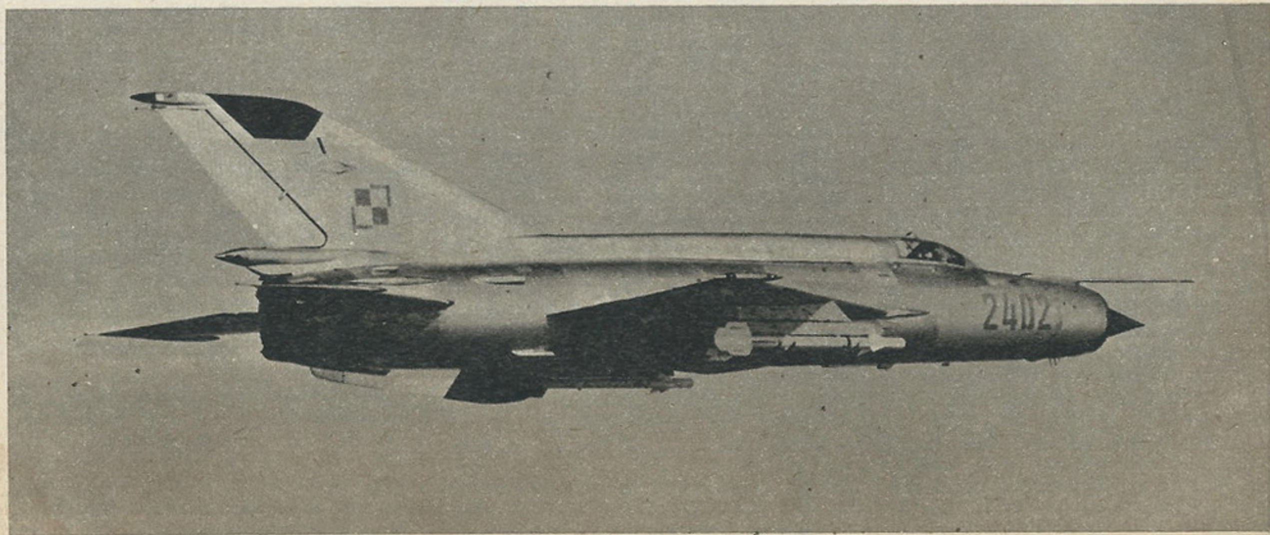
Od kilkunastu lat pułkownik pełni służbę w sztabach Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Oczywiście, w tym czasie podnosił swoją wiedzę teoretyczną, tak w drodze indywidualnego pogłębiania znajomości tajników służby w tym rodzaju wojsk jak i w drodze studiów w Akademii Lotniczej w ZSRR. Dla sztabowca, człowieka kierującego szkoleniem pilotów wielu jednostek działających w systemie Wojsk OPK, takie studia to po prostu konieczność, to szansa powodzenia w skomplikowanym i niezwykle odpowiedzialnym działaniu, mającym na celu ochronę powietrznych granic naszego kraju.

W Dniu Zwycięstwa w roku bieżącym płk dypl. pil. Mirosław Kapciuch został udekorowany odznaką Zasłużonego Pilota Wojskowego PRL. To najwyższe lotnicze wyróżnienie posiada obecnie zaledwie garstka najlepszych, najbardziej ofiarnych i najdłużej pełniących powietrzną służbę pilotów wojskowych. Sam fakt tego wyróżnienia jest najlepszym dowodem wysokiej oceny przełożonych dla kwalifikacji dowódczych i sztabowych pułkownika, który służbie dla polskich skrzydeł poświęcił całe swoje życie.

Przeżył w tych latach wiele radości i niemało chwil trudnych. Latał na wspaniałych samolotach myśliwskich różnych typów. Ale zawsze bardzo ciepło wspomina swoje pierwsze lotnicze lata, gdy siadał za sterami samolotu Jak-9P.

BOGDAN BARTNIKOWSKI

MiG-21 w locie. Zdjęcie: L. Zielaskowski



DYPLOM HONOROWY FAI DLA WKiŁ

zasłużone dla TRANSPORTU

FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE

FAI

DIPLOME D'HONNEUR

Wydawnictwa Komunikacji i Łączności - Warszawa (Pologne)

Pour avoir publié de nombreux ouvrages sur les différentes branches de la Technologie et de la Science Aéronautique, et contribué à créer une librairie destinée aux pilotes d'avions légers, de planeurs, et aux parachutistes, en liaison avec l'Aéro club de Pologne.

Le directeur général de la F.A.I. — Le président de la F.A.I.

PARIS, LE 24 octobre [illegible]



1



2

30-letni dorobek naszego edytora — Wydawnictw Komunikacji i Łączności, o czym informowaliśmy obszerniej w jednym z poprzednich numerów, był szczególnie podkreślany w dniach październikowego jubileuszu WKiŁ, który przebiegał pod hasłem „W służbie nauki i postępu technicznego w transporcie i łączności". Służyła temu celowi również wystawa eksponowana w Klubie Międzynarodowej Prasy i Książki w Warszawie, przy ul. Nowy Świat, którą obejrzało wielu warszawiaków. Z okazji jubileuszu 30-lecia odbyło się uroczyste posiedzenie Rady Programowej WKiŁ. W okolicznościowym spotkaniu pracowników wydawnictwa udział wzięli: minister łączności — **Edward Kowalczyk**, minister komunikacji — **Mieczysław Zajfryd** i I zastępca ministra kultury i sztuki — **Wiesław Bek**. Podkreślano z uznaniem, że burzliwy rozwój motoryzacji, elektroniki, telekomunikacji, wzrost rangi transportu i łączności w życiu społeczno-gospodarczym oraz coraz szerszy udział techniki w modelu życia społecznego postawiły przed wydawnictwami poważne i odpowiedzialne zadania, które WKiŁ realizuje z powodzeniem.

Wyrazem tego były honorowe wyróżnienia, jakie otrzymało wydawnictwo. Minister Zajfryd przekazał WKiŁ Złotą Odznakę „Za Zasługi dla Transportu". Wydawnictwo otrzymało także złote odznaki honorowe: „Za Zasługi dla Związku Zawodowego Kolejarzy", „Za Zasługi dla Związku Zawodowego Pracowników Łączności", „Za Zasługi dla Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji" oraz medale: „Za Zasługi dla Ligi Obrony Kraju" i Polskiego Związku Motorowego.

W uznaniu wieloletniej działalności edytorskiej na rzecz lotnictwa, a sportowego w szczególności, Międzynarodowa Federacja Lotnicza (FAI), na wniosek Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, przyznała Wydawnictwom Komunikacji i Łączności — Dyplom Honorowy dla Zespołu. Prezes Aeroklubu PRL, wiceprezydent FAI, gen. bryg. pil. dr **Józef Sobieraj**, spotkał się w dniach jubileuszu z grupą zasłużonych redaktorów książek lotniczych i pracowników WKiŁ. Generał Sobieraj wręczył na ręce dyrektora-redaktora naczelnego wydawnictwa, mgr. **Czesława Kuleszy**, Dyplom FAI wraz z gratulacjami i najlepszymi życzeniami od wydawnictwa.



3



4

Z okazji 35-lecia PRL i 30-lecia WKiŁ zasłużeni pracownicy otrzymali odznaczenia państwowe, resortowe, stowarzyszeniowe, związkowe i dyplomy uznania. Miło nam poinformować, że wśród odznaczonych znaleźli się także redaktorzy Skrzydlatej. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski odznaczony został **Tadeusz Malinowski**, a Srebrnym Krzyżem Zasługi — **Henryk Kucharski. Jerzy R. Konieczny** i **Tadeusz Malinowski** otrzymali srebrne odznaki „Za Zasługi dla Transportu PRL", nadane przez ministra Komunikacji. Złotą odznaką „Zasłużonego Działacza LOK" wyróżniono **Henryka Kucharskiego**, a brązową — **Irenę Bąkowicz.**

W siedzibie Aeroklubu PRL odznaczono czterech redaktorów WKiŁ medalami „Za Zasługi dla Obronności Kraju", nadanymi przez ministra Obrony Narodowej. Srebrny medal otrzymał **Michał Goszczyński**, a brązowe medale — **Teresa Drzal, Jerzy Hoffman** i **Wiesław Jeżewski**. Plakietki „Za Zasługi dla Aeroklubu PRL" otrzymali **Czesław Kulesza** i **Michał Goszczyński**, a odznaki: **Janusz Bielecki, Józef Grudziński, Gabriela Jóźwik, Jadwiga Kotowicz, Witold Kwietniewski, Irena Michałowska** i **Halina Wierzbicka**. Dyplomy uznania ZG APRL otrzymały: **Teresa Drzal, Krystyna Dudzińska, Maria Królikowska** i **Janina Szparaga.**



5

Z okazji swego 30-letniego jubileuszu wydawnictwa otrzymały również dyplomy uznania od Dyrekcji PLL LOT i Zarządu Głównego Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców, a także wiele gratulacji od autorów i organizacji oraz instytucji współpracujących z WKiŁ na co dzień. Szczególnie miłe były wydawnictwu liczne życzenia i gratulacje od czytelników książek i czasopism WKiŁ, których krąg — jak się oblicza — stanowi około 5 milionów osób.

Naszemu edytorowi, pod którego patronackimi skrzydłami „Skrzydlata Polska" ukazuje się już ponad 27 lat, życzymy w nowej dekadzie działalności, pomnożenia kręgu czytelników i nowych wartościowych pozycji służących postępowi technicznemu w transporcie i łączności.

(kon)



6

NA ZDJĘCIACH: 1. Reprodukcja dyplomu FAI dla WKiŁ. 2. Prezes APRL, wiceprezydent FAI, gen. bryg. pil. dr Józef Sobieraj (z prawej) wręcza dyplom FAI dyrektorowi mgr. Czesławowi Kuleszy. 3. Gen. Sobieraj dekoruje odznaką „Za Zasługi dla Aeroklubu PRL" Gabrielę Jóźwik z WKiŁ. 4. Fragment wystawy 30-lecia WKiŁ. 5. Goście i pracownicy WKiŁ podczas okolicznościowego spotkania. 6. Na wystawie pokazano egz. „Skrzydlatej", który towarzyszył ppłk. Hermaszewskiemu w Kosmosie.

Zdjęcia: B. KOSZEWSKI (5) i G. JÓŹWIK

LATAWCE nad Lesznem

W Lesznie, sławnym w świecie nie tylko szybowników, na lotnisku Centrum Szybowcowego Aeroklubu PRL odbyły się w dniach 6—7 października XVII Ogólnopolskie Zawody Latawcowe. Od kilku lat nie przeprowadzano imprez centralnych. Stan ten niepokoił naszych najmłodszych lotników, a na pewno jeszcze bardziej organizatorów i fundatorów dorocznego święta latawca, to jest spółdzielców spod znaku Społem. Rozgrywano tylko zawody do szczebla wojewódzkiego. W roku bieżącym postanowiono przywrócić tradycyjną imprezę ogólnopolską, dając jej w dodatku jeszcze lepszą niż niegdyś oprawę, związaną z Międzynarodowym Rokiem Dziecka.

Do finału stanęło 98 zawodników z 49 województw. Każda ekipa składała się z opiekuna i dwóch zawodników, dysponujących po jednym latawcu płaskim i skrzynkowym. Łącznie zatem prawie 100 latawców przygotowanych było do wzlotu.

Zawodnicy wraz z latawcami przybyli do Leszna w większości samochodami wynajętymi przez poszczególne oddziały spółdzielni Społem. W Lesznie otrzymali nocleg, wyżywienie i niezwykle troskliwą opiekę. Przygotowano nie tylko doskonałą dekorację miasta, ale zadbano o specjalnie oznakowane pozawodników w asyście doskonałej szkolnej orkiestry.



1

Zawodnicy wyszli na start 7 października. Dzień poprzedni wypełniono m. in. pracami komisji technicznej oceniającej latawce i zgłoszone urządzenia specjalne. Wszystko to odbywało się w zabudowaniach Centrum. W tym też dniu zorganizowane zostało w szkole nr 2 spotkanie z rodziną **Dankowskich**, z panią **Adelą** na czele, sławną szybowniczką. Wieczór wypełniono występem zespołu wojsk lotniczych Eskadra.

Wyjdźmy na start. To tylko niewtajemniczonym może się wydawać, że rozłożenie startu latawców jest dziecinną zabawką. Mogę powiedzieć jedno: stanowiska startowe, starannie oznakowane, rozłożono na odcinku o długości ponad 850 m. W praktyce ze stanowiska nr 1 nie było widać tablicy z nr 49. Na skutek zakrzywienia powierzchni lotniska, może dokładniej — jego skrajnej części, linia startujących ginęła... za horyzontem. Komisją sportową kierował nestor polskiego modelarstwa instr. **Jan Bury** z Aeroklubu Poznańskiego. Starty przebiegały bardzo sprawnie. J. Bury działał bez pośpiechu, nie namawiając ani jednego zawodnika do pracy nerwowej, chaotycznej i tym samym nieskutecznej. Zawodnicy wychodzili grupami, a spokój kierownika udzielał się wszystkim. Komisja, aby przejść tylko od stanowiska do stanowiska, musiała pokonać dobre dwa kilometry w obie strony. Wzloty latawców i pokaz urządzeń specjalnych sygnalizowano rakietami świetlnymi. I tutaj od razu ważne spostrzeżenie: wszystkie latawce zachowywały się bardzo dobrze przy wzlocie i podczas utrzymywania ich na maksymalnej wysokości. Konstuktorzy latawców byli zatem doskonale obznajmieni z techniką pilotażu.

Przy stoiskach można było zaobserwować potężne wyciągarki, z wielokilometrowej zapewne długości linkami uwięzi. Oryginalnych układów, nowości technicznych, niestety, nie było. Trudno zresztą wymagać, aby młodzi i bardzo młodzi zawodnicy mogli tu przywieźć od razu i nowe i dobrze latające latawce. Wśród urządzeń specjalnych, tak zwanych listonoszy zaobserwowano kilka interesujących rozwiązań. Niestety, efekt ich działania nie zawsze w pełni mógł być oceniany przez komisję sportową. Z tego powodu, że latawce zostały „zakotwiczone" bardzo wysoko i również wysoko lub daleko od miejsca startu wyzwalane były listonosze. Zrzucano przy ich pomocy kartki papieru, błyszczące w słońcu odcinki folii aluminiowej i laleczki na spadochronach.

Kiedy oglądałem, a właściwie domyślałem się co też tam wysoko i daleko się dzieje, rozmyślałem — o konieczności zmiany regulaminu! Wydaje się, że pomiar maksymalnej wysokości wzlotu latawców przy pomocy samolotu (Wilga z Centrum) nie jest najszczęśliwszym rozwiązaniem. Zawodnicy starają się, aby ich latawce wzniosły się jak najwyżej, stąd też stosują bardzo długie linki uwięzi. Ale nie zawsze udźwig latawca i prędkość wiatru umożliwiają osiągnięcie przez latawiec dużej wysokości. Zawodnik odwinął 5 kilometrów holu, a tu latawiec wcale nie osiąga przewidywanej wysokości tychże 5 km, tylko oddala się na dużą odległość od holującego, który nie przewidział, że linka holownicza ma pokaźną masę uniemożliwiającą pokonanie zamierzonej wysokości.

Obserwowanie latawców z powietrza nie jest zadaniem łatwym. Trzeba podać numer danego latawca, odczytać na wysokościomierzu wysokość, na której znajduje się zaobserwowany latawiec, manewrując przy tym zręcznie, aby odczyt był sprawiedliwy. Następnie drogą radiową trzeba przekazać wynik do stacji naziemnej. Wydaje mi się, a potwierdził to mniemanie Jan Bury, że lepiej byłoby nie mierzyć w ogóle wysokości latawców metodą powietrze-powietrze przy użyciu samolotów. Wystarczy zupełnie, co praktykują w Poznańskiem, pomiar dokonywany metodą trygonometryczną przy użyciu prostej konstrukcji kątomierza. Należałoby również ograniczyć maksymalną wysokość wzlotu, np. do około 300 m, w przypadku pokazu działania urządzeń specjalnych. Ułatwi to pracę komisji, której wówczas oceny będą jeszcze doskonalsze z korzyścią dla zawodników.

Wśród sportowców latawcowych można było zaobserwować bardzo zaawansowanych, takich co z opiekunami lub nawet z tatusiami sprawnie działali na starcie, dysponując m. in. podręcznymi krajowej produkcji radiotelefonami. Aparaty te umożliwiały „podsłuchiwanie" wyników wysokości wzlotu przekazywanych z samolotu na ziemię. Ale byli zawodnicy bardzo słabiutko przygotowani. Najmłodszego zawodnika, sześcio- i półletniego **Leszka Szczepańskiego** z Ostrzeszowa, który startował z numerem 13, nie chciałbym obrazić, ale wydaje się, że nie mógł on samodzielnie wykonać latawca, z którym przyjechał (wraz z ojcem) do Leszna. Mógł trochę pomagać, to prawda! I teraz od razu nasuwa się następująca uwaga: w przyszłości na tego rodzaju imprezie musi istnieć podział zawodników według wieku na zasadzie walki równego z równym. Wówczas impreza będzie sprawiedliwa dla wszystkich jej uczestników. Zrozumiałe jest, że Społem chce, aby impreza była jak najbardziej masowa, a APRL patronujący zawodom i opiekujący się stroną sportową chciałby zachować jak najściślej prawidła gry sportowej, z którą jest odpowiedzialny. Sprawy zatem ważne i wymagają uporządkowania przed następnymi zawodami ogólnopolskimi.

W poszczególnych oddziałach Społem funkcjonowało około 1 500 punktów budowy latawców. Byłoby ich z pewnością więcej, gdyby zaopatrzenie w niezbędne listwy, papier, klej i nici, nie wyłączając odpowiednich planów, książek itp. pomocy, było lepsze. Tym niemniej do rozgrywek we wszystkich oddziałach Społem stanęło w roku bieżącym ponad 70 800 dzieci i młodzieży. Tylu mieliśmy pilotów i konstruktorów latawcowych. Tyle też było radości z udanych wzlotów latawców, bo o nieudanych lotach nie warto wspominać.

Na święto latawca składają się trzy imprezy: zawody organizowane w 375 miastach, gdzie istnieją oddziały wojewódzkie spółdzielni spożywców; zawody wojewódzkie, w których startują finaliści zawodów oddziałowych i zawody ogólnopolskie dla finalistów wojewódzkich. Zawody wojewódzkie skupiały średnio około 150 zawodników. Na przykład w Krakowie do konkursu stanęło 105 uczestników. O imprezie tam przeprowadzonej poinformowała mnie pani **Lubomira Rompała**, opiekunka ekipy krakowskiej od wielu lat zajmująca się działalnością kulturalną w WSS. Ściśle współpracuje z Aeroklubem Krakowskim, ZHP i oczywiście szkolnictwem. Zawody leszczyńskie ocenia bardzo wysoko. O korzyściach sportu latawcowego, o dobrej przy okazji rozrywce i zdobywaniu umiejętności technicznych przez dzieci, mówiła mi pani **Maria Cupiał** opiekunka ekipy częstochowskiej, której podopieczni **Marek Psiuk** i **Paweł Nawara**, wyróżniali się bliźniaczymi kombinezonami i czapeczkami, no i nie najgorszymi wynikami w konkursie.

Szybko mija czas na starcie. Ostatni strzał z rakietnicy. Zawody zakończone. Gościnne Centrum otwiera drzwi swoich hangarów i umożliwia dzieciom i zaproszonym gościom zapoznanie się ze wszystkimi szybowcami i samolotami. Obserwuję przedziwną scenę. Na pierwszym planie Jantar-2. Przy kabinie **Adela Dankowska**, a wokół niej, na kadłubie szybowca, wszędzie mnóstwo dzieci i młodzieży. Nasza mistrzyni pokazuje „co tam jest w środku", wyjaśnia cierpliwie, odpowiada na wszystkie pytania z życzliwym uśmiechem, jej właściwym. Nie ma mowy, abym mógł się docisnąć bliżej, chyba gdybym szedł po skrzydle... ale i centropłat stoje dla samochodów przewożących zawodników i gości. Organizacja była znakomita, a obsługa w poszczególnych restauracjach Społem, które gościły zawodników, popisem sztuki gastronomicznej.

Gospodarzem, który o wszystko umiał zadbać, był prezes WSS Społem w Lesznie mgr **Dobrzyniec Wytyk**. Całością prac kierowały dwie panie z działu społeczno-samorządowego WSS Leszno: kierowniczka **Irena Rewers** i instruktorka **Urszula Handtke**. Do prac organizacyjnych i wykonawczych wciągnięci zostali wszyscy pracownicy Społem nie wyłączając prezesów i dyrektorów. Sprawami zakwaterowania i wyżywienia zajmował się np. dyrektor **Alfons Jaś** z WSS Leszno. A czynił to tak wspaniale, że zaskarbił sobie przyjaźń na pewno wszystkich zawodników i zaproszonych gości.

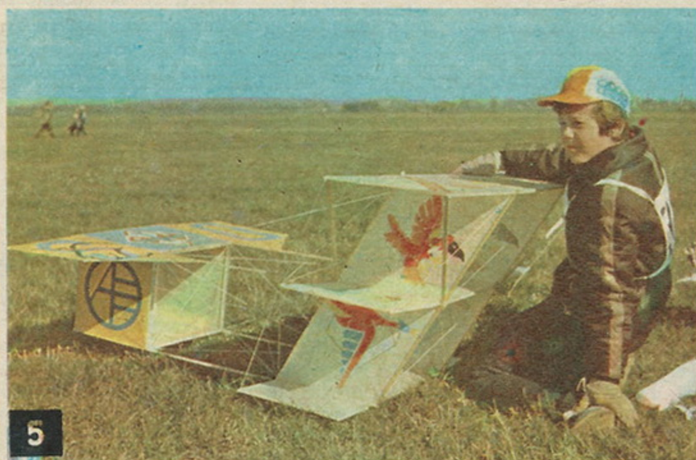
Imprezę sportową poprzedziło oficjalne otwarcie zawodów, dokonane na rynku i przemarsz przez miasto.

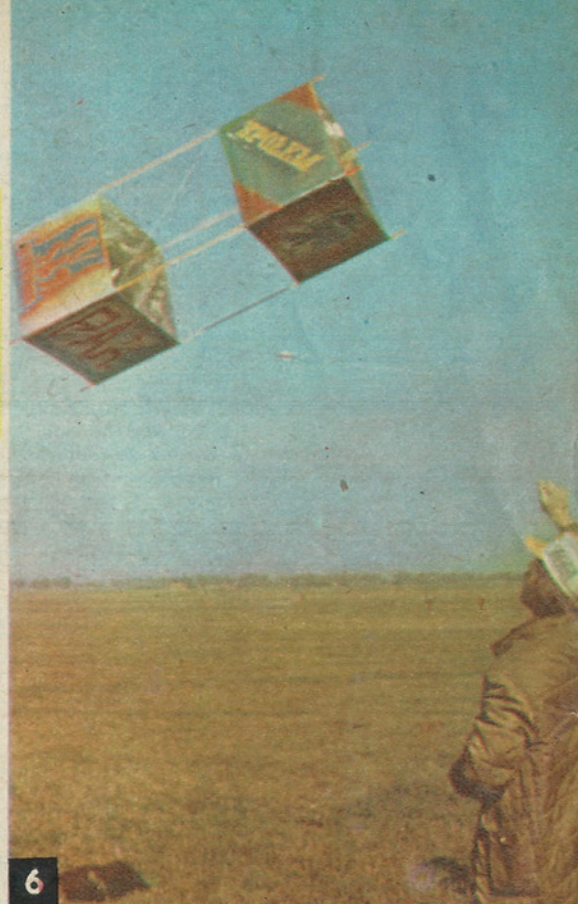


2









zajęty jest przez bardziej niż ja przewidujących gości pani Dankowskiej: — Tak, to jest mój ulubiony szybowiec — mówi. — Czy wygodnie w kabinie? Spróbujcie sami... Myślę, że dużo, bardzo dużo serc zdobyła pani Adela podczas najzupełniej niezaplanowanego spotkania przy Jantarze.

Do domu wszyscy wracali z wielkim bagażem wrażeń, nie wspominając o grubych paczkach żywnościowych, którymi troskliwi gospodarze obdarowali „na drogę" swoich gości, nie wspominając o upominkach, proporcach, torbach, chustach, czapeczkach i znaczkach pamiątkowych przygotowanych z okazji zawodów przez WSS Społem w Lesznie.

Sześciu najlepszych zawodników otrzymało pamiątkowe puchary, medale i dyplomy. Pięciu w klasie latawców płaskich i skrzynkowych otrzymało cenne nagrody rzeczowe.

Nad przygotowaniem zawodów w myśl hasła — wszystko dla dzieci — pracowało wiele osób. Niech mi wybaczą, że nie zdołam wymienić wszystkich. Dodam tylko jedno: Osobiste zaangażowanie pani dyrektor **Anny Wysockiej** z Centralnego Związku Spółdzielni Społem, a także praca przedstawicielek z działu społeczno-wychowawczego z Warszawy: **Jolanty Jellaczek** i **Hanki Czudowskiej** również przyczyniły się do tego, że o XVIII Zawodach Latawcowych w Lesznie niełatwo będzie zapomnieć.

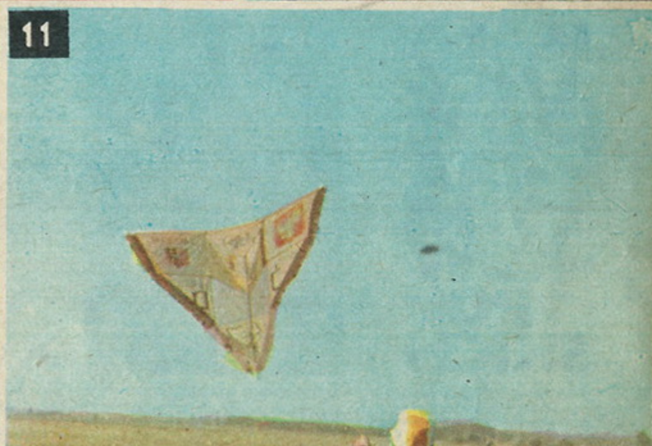
PAWEŁ ELSZTEIN















NA ZDJĘCIACH: 1. Jedna z wielu tablic na ulicach Leszna informująca o zawodach. 2. Przemarsz zawodników przed historycznym ratuszem. 3. Mirosław Kartowicz z Kożuchowa (woj. zielonogórskie), zdobywca 2 miejsca. 4. Grzegorz Winiarski ze Szczecina. 5. Andrzej Meller z Torunia (syn instruktora Henryka), z latawcem upodobnionym do dawnych samolotów. 6. Próba przedstartowa. 7. Układ wypróbowany i najczęściej budowany. 8. Pięknie wykonany i ozdobiony latawiec Piotra Kornata z Biłgoraja. 9. Marek Polowski ozdobił swój latawic biało-czerwoną szachownicą, herbem rodzinnego miasta Dęblina, 10. Duży latawiec skrzynkowy. 11. Pokaz startu. 12. Wieloboczny latawiec płaski ekipy krakowskiej.

Zdjęcia: P.E.

POD MAŁYMI SKRZYDŁAMI

Od czasu do czasu przypominamy o rekordach modelarskich. To znaczy o pustych miejscach w tabeli rekordów lub też dawno już ustanowionych osiągnięciach, które ciągle trudno przewyższyć. Co prawda zawodnicy przyzwyczaili się do tradycyjnych imprez, na których liczony jest określony, wyłącznie regulaminowy czas lotu. O rekordowych wynikach zwykle mówi się, że można je ustalać – przy okazji wielkich imprez. Z praktyki wiadomo, jak trudno coś takiego zrealizować. Komisja, zapracowana przy obliczaniu punktacji dla różnych klas modeli, szczęśliwa jest gdy się tylko z tą robotą upora. Trudno też tworzyć specjalne zespoły sędziowskie dla zarejestrowania wysokości, długotrwałości i odległości lotu tego czy innego kandydata na rekordzistę. Co prawda czasami uda się podczas rozgrywania zawodów odnotować wynik rekordowy. Ale są to przypadki tak rzadkie, szczególnie w ostatnich latach, że wydają się nieprawdziwe.

Z dotychczasowych doświadczeń wynika, że najlepsze wyniki można uzyskać na specjalnym zgrupowaniu, obozie, kursie itp., kiedy to wysiłek zawodników i organizatorów skupiony zostanie wyłącznie w jednym kierunku, to jest próbach lotów rekordowych. Naturalnie, nawet najlepsze przygotowanie się do prób nie gwarantuje z góry wyników na skalę światową. Dziesiątki czynników, z tzw. dobrą pogodą na czele, również mają poważny wpływ na wyniki lotu naszego miniaturowego statku powietrznego. A poza tym... Trzeba być upartym. Chyba tak zaciętym w wysiłku jak np. kolega Barylski z Aeroklubu Częstochowskiego, o którego rekordach głośno było w ubiegłym roku.

Kiedy kreśliłem powyższe słowa, otrzymałem ekspresowy list, a w nim informację **o nowym rekordzie Polski. Otóż 30 września br. model wodnosamolotu z napędem mechanicznym utrzymał się w powietrzu 12 min. 20 s.** Wynik dotąd, o ile się nie mylę, w ogóle w Polsce nie był odnotowany. Mało tego. Wynik ten o dobrych parę sekund przewyższa rekord świata, należący do USA! **Autorem nowego rekordu jest mgr inż. Bronisław Malczyk z Aeroklubu Krakowskiego**, dodam – nasz wieloletni współpracownik. Rekord krajowy nie jest jeszcze oficjalny. Wymaga zatwierdzenia przez komisję sportową Aeroklubu PRL. Gorzej jest z rekordem światowym. Przepisy są tutaj niesamowicie trudne. Przede wszystkim rekord powinien być zgłoszony do APRL w ciągu 48 godzin po jego ustanowieniu, a następnie wiadomość przekazana telegraficznie do FAI. Ale to nie koniec. W ciągu 2 miesięcy od dnia ustanowienia rekordu APRL powinien otrzymać i przekazać FAI pełną dokumentację. Niestety, nie udało się spełnić tych wszystkich warunków i rekordu świata nie mamy! Na „pocieszenie" można dodać, że już w chwili obecnej rekordowy wynik B. Malczyka został znów o parę sekund pobity przez Amerykanina. I ten nowy wynik nie figuruje jeszcze w oficjalnej tabeli FAI. Został na razie zgłoszony, a jak będzie z jego dokumentacją, przekonamy się wkrótce.

Wolno przypuszczać, że inż. Malczyk ponowi próbę. Może tym razem będziemy mieli rekord świata?!

P.E.

ZACHWYTY I NIEPOKOJE

CYKLE FILMOWE

Mamy zwolenników i przeciwników cykli filmowych. Pierwsi z nich stwierdzają, iż dają one okazję do przeglądu wybranych zagadnień mogących zadowolić gusty telewidzów. Drudzy natomiast uważają, iż powtórzenie wybranych tematów filmowych i próba ich uszeregowania jest przedsięwzięciem trudnym i nie zawsze osiąga cel zamierzony. Należę do tych pierwszych, ponieważ sądzę, że przypomnienie wartościowych filmów w pewnym zestawieniu przynosi korzyści wielokrotne. Cykle takie przypominają określone wydarzenia niekiedy już zapomniane, albo zupełnie nieznane, szczególnie ludziom młodym, pobudzają wyobraźnię oglądających i w jakimś stopniu wpływają na wyciąganie wniosków oraz łączą wybrane zagadnienia w logiczną całość.

Nietrudno domyślić się, iż mowa o telewizyjnym cyklu filmowym. Nie tak dawno Telewizja Polska zakończyła przegląd polskich filmów przedstawiających wydarzenia II wojny światowej pod nazwą „Od Westerplatte do Norymbergi". Cykl ten podobał się i wzbudził duże zainteresowanie. Przypomniano w nim niektóre filmy, które obejrzeliśmy nie bez wzruszenia i zadumy. Były wśród nich tematycznie związane z lotnictwem. Mało znany film francuski o pułku myśliwskim Normandie-Niemen walczącym w okresie II wojny światowej w Związku Radzieckim, to jeden z przykładów wspomnianego cyklu. Film bowiem jako środek masowego przekazu – łatwy w odbiorze – spełnia w tym przypadku rolę niezwykle kompetentnego suflera historii.

Po zakończeniu cyklu filmowego „Od Westerplatte do Norymbergi" Telewizja Polska nadaje już nowy cykl pod wiele mówiącym tytułem „Między wrześniem a majem". Zobaczymy w nim wiele niezwykłych filmów, przy czym będziemy je oglądać według chronologii wydarzeń. W cyklu tym obejrzymy na małym ekranie od 4 do 6 filmów miesięcznie, wyłącznie produkcji zagranicznej. Ukażą one działania na wszystkich frontach, a także wybrane epizody minionej wojny. Do cyklu włączono między innymi „Bitwę o Anglię", a także „Najdłuższy dzień". Warto by było przypomnieć również kilka innych filmów o tematyce lotniczej. „Opowieść o prawdziwym człowieku" zrealizowany na podstawie powieści Borysa Polewoja o lotniku radzieckim, który mimo utraty obu nóg powrócił do czynnej służby w lotnictwie. Co prawda „Opowieść o prawdziwym człowieku" to tylko mały epizod minionej wojny, ale epizod godny przypomnienia.

Dalej – film angielski pt. „Nocny nalot". Jest to fascynująca opowieść o przygotowaniach i nalocie 617 dywizjonu na zapory w Eder i Moehne. Dowództwo tego niezwykle śmiałego i odpowiedzialnego zadania powierzono płk. pil. Guy Gibsonowi. Będąc energicznym, a przy tym doświadczonym oficerem, nie tylko szybko zorganizował dywizjon, ale zachowując w tajemnicy cel jego utworzenia przed załogami, przystąpił do ich intensywnego treningu, szczególnie w lotach nocnych. W połowie maja 1943 r. po odprawie i krótkim odpoczynku 617 dywizjon otrzymał rozkaz startu bojowego. Cel nalotu – przez cały czas utrzymywany w tajemnicy – został ujawniony. Specjalnie skonstruowane bomby-kule zrzucone z wysokości kilkunastu metrów niszczyły tamy. Miliony metrów sześciennych wody zalały olbrzymie połacie zagłębia Ruhry (miasta, zakłady zbrojeniowe).

Nie mniej interesujące może być przypomnienie zrealizowanego w kooperacji kinematografii amerykańskiej i japońskiej filmu pt. „Tora! Tora! Tora!". Opowiada on o ataku – 7 grudnia 1941 r. – japońskich samolotów bombowych, torpedowych oraz myśliwskich „Zero" na amerykańską bazę marynarki. Zaskoczenie było ogromne, a operacja „Tora" (Tygrys) zakończona sukcesem lotnictwa japońskiego. Interesujące by było przypomnienie filmów pt. „O jeden most za daleko", „Cel na jutro", „Mściwy jastrząb" lub „Bitwa o Midway". Jak każdy cykl, tak i „Między wrześniem a majem" jest podporządkowany proporcjom tematycznym. Niemniej godne rozważenia są nasze propozycje. Mamy nadzieję, że przynajmniej jedna z nich zostanie uwzględniona przez TVP, tym bardziej, iż do maja 1980 r. pozostało jeszcze kilka miesięcy.

Obserwator

MAŁA ENCYKLOPEDIA LOTNIKÓW POLSKICH



LESZEK WIELOCHOWSKI
1910—1978

Urodził się we Lwowie 15 grudnia 1910 r. W czerwcu 1930 r. ukończył Korpus Kadetów nr 1 i wstąpił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. 15 sierpnia 1932 r. otrzymał nominację na podporucznika lotnictwa i odznakę obserwatora lotniczego. Został przydzielony do 6 pułku lotniczego, gdzie latał w 61 eskadrze liniowej na samolotach Potez XXV.

Za zezwoleniem dowódcy pułku przeszedł w eskadrze treningowej pułku przeszkolenie w pilotażu na samolotach RWD-8 i PWS-XVI. W czasie wojny obronnej 1939 r. odznaczył się przy obronie lotniska Skniłów i w doraźnie zorganizowanym oddziale płk. dypl. H. Piątkowskiego, która osłaniała ewakuację wojska do Rumunii w dniach 17, 18 i 19 września 1939 r.

Po ewakuacji pod koniec czerwca 1940 r. z Francji do Wielkiej Brytanii, ochotniczo zgłosił się na przeszkolenie w pilotażu. Po ukończeniu szkoły pilotów i 18 OTU (jednostka szkolenia operacyjnego) został wraz z załogą przydzielony do 305 dywizjonu bombowego Ziemi Wielkopolskiej. Wykonał pełną turę operacyjną (30 lotów bojowych), pięć razy był nad silnie bronionym Hamburgiem. Po ukończeniu pod koniec 1942 r. lotów bombowych zgłosił się na przeszkolenie na samolotach myśliwskich. Został wyznaczony na dowódcę nowo organizującego się z dniem 20 marca 1943 r. na lotnisku Detling (hrabstwo Kent) 318 dywizjonu myśliwsko-rozpoznawczego Gdańskiego. Przeznaczeniem jego było rozpoznanie optyczne oraz fotograficzne, korygowanie ognia artylerii i atakowanie celów ziemnych. Dywizjon przewidywano do współpracy z II Korpusem Polskim, który w tym czasie organizował się i szkolił na Bliskim Wschodzie. W rzeczywistości dywizjon obsługiwał ponadto w czasie walk we Włoszech 5 Armię amerykańską i Brytyjski V Korpus.

Początkowo dywizjon otrzymał samoloty Hawker Hurricane Mk1. 15 sierpnia 1943 r. personel dywizjonu przetransportowano do Egiptu po resztę należnego sprzętu. Następnie do Palestyny na lotnisko Maquelila (w pobliżu Nazaretu), gdzie otrzymano 18 samolotów Hawker Hurricane Mk2. Eskadrę A objął kpt. pil. Z. Moszyński, eskadrę B kpt. pil. W. Berezecki. 15 października 1943 r. dywizjon przeleciał na lotnisko Gaza, gdzie odbyły się ćwiczenia z wojskami lądowymi. W grudniu tegoż roku dywizjon przebazował się do Egiptu na lotnisko pustynne Quassasin. Dywizjon otrzymał tam samoloty Supermarine „Spitfire" Ml.V i 9 kwietnia 1944 r. przebazował na lotnisko frontowe Tringo obok miasta Vasto (wschodnie wybrzeże Włoch). Rozpoczęto loty bojowe. W październiku 1944 r. dywizjon przezbrojono na samoloty Supermarine Spitfire Mk.IX.

Do końca 1944 r. dywizjonem dowodził major-pilot Wielochowski, który otrzymał we wrześniu 1944 r. depeszę od Naczelnego Wodza: „Dywizjonowi 318 ślę słowa uznania za wybitną pracę bojową podczas operacji adriatyckiej i zwycięską bitwę pod Anconą". W r. 1946 L. Wielochowski przeszedł do rezerwy i zajął się działalnością handlową. Zmarł w m. Oxford 10 grudnia 1978 r.

Miał odznaczenia: Krzyż Srebrny Orderu Virtuti Militari, czterokrotnie nadany Krzyż Walecznych, Polową Odznakę Pilota.

J.KĘDŹ.

KLUB AMATORÓW LOTNI

III MITING — ŻAR'79

Spotkania na Żarze zaczynają stawać się już tradycją. W dniach 6–7 października br. odbył się kolejny, trzeci już miting, który zgromadził rekordową liczbę zawodników z wielu ośrodków krajowych i z zagranicy. Przyczyną tego był chyba niedosyt imprez lotniowych w minionym sezonie, może tradycyjnie dobra organizacja tych zawodów, a może te dwie przyczyny jednocześnie. Spotkanie to odbyło się — podobnie jak poprzednie — dzięki bezinteresownemu zaangażowaniu entuzjastów tego sportu. Nawet nagrody zostały zakupione ze składek samych lotniarzy.

Celem każdego mitingu na górze Żar jest porównanie i ocena poziomu wyszkolenia lotniarzy oraz wymiana doświadczeń przez wykonanie jak największej liczby lotów ujętych w poszczególne konkurencje, stwarzające element współzawodnictwa. Loty te umożliwiają zapoznanie się z warunkami, jakie stwarza góra Żar i doskonalenie techniki lotów. Niebagatelnym czynnikiem są także możliwości porównania nowych konstrukcji lotni, jak i nawiązywanie kontaktów między pilotami lotni z różnych ośrodków.

Postawione zadania III Miting — Żar'79 spełnił. Zawody stały na wysokim poziomie, były dobrze zorganizowane i odbyły się bez wypadku. Warto jeszcze podkreślić, że większość lotni była krajowej konstrukcji — przeważały lotnie Balans i Vega. (bjw)

WYNIKI ZAWODOW III MITYNG — ŻAR'79
(DLA OSOB, KTORE UZYSKAŁY PONAD 200 PKT.):

1. J. Kibiński
2. J. Wasilewski
3. Z. Kołodziej
4. J. Janeček
5. A. Gittler
6. S. Piwowar
7. B. Soppe
8. C. Kozel
9. P. Skyba
10. L. Kašpar
11. J. Gigoń
12. Z. Kubiński
13. M. Dukowicz
14. P. Wierzbowski
15. D. Kappel
16. Z. Sznapka
17. E. Tichanek
18. R. Gargas
19. S. Besowski
20. J. Ciepliński

Na zdjęciach po prawej od góry zwycięzcy zawodów: 1 — Jacek Kibiński, 2 — Janusz Wasilewski, 3 — Zdzisław Kołodziej.

Zdjęcia: H. Falandysz i B. J. Witkowski


1



2


3



ZAPISKI Z NRD

4

JERZY R. KONIECZNY

u szybowników BOEHLEN

Wczesnym rankiem w niedzielę Guenther Schaefer czekał punktualnie o umówionej godzinie przed hotelem „Astoria". Mieliśmy jechać do Boehlen, 25 km na południe za Lipskiem, by zapoznać się z działalnością klubu szybowcowego działającego przy tamtejszym kombinacie chemicznym im. Otto Grotewohla.

Schaefer, kierujący szkoleniem lotniczym lipskiej wojewódzkiej organizacji GST, jest zasłużonym działaczem lotnictwa sportowego NRD, Przez FAI został wyróżniony Dyplomem im. P. Tissandiera, posiada szereg odznaczeń państwowych i aeroklubowych, a wśród nich Medal „Za Zasługi dla Obrony Cywilnej NRD". W lotnictwie jest czynny od 1952 r. Szkolenie szybowcowe odbył w 1956 r. w Laucha, dwa lata później został skoczkiem spadochronowym, w 1963 r. wyszkolił się w pilotażu samolotowym; od 1959 r. jest instruktorem szybowcowym. Posiada wyższe wykształcenie pedagogiczne, które — jak twierdzi — bardzo mu się przydaje w pracy szkoleniowej z młodzieżą. Zalicza się go do czołowych działaczy Aeroklubu NRD, jest członkiem jego władz i centralnej komisji szybowcowej.

Tyle pokrótce dowiaduję się o Schaeferze w czasie jazdy samochodem. Niechętnie mówi o sobie, więc te podstawowe dane z jego biografii lotniczej wynotowuję z rozmowy jak gdyby ukradkiem. Dlaczego zaprasza do tego właśnie klubu lotniczego w Boehlen, przecież w województwie mają wiele innych klubów, może nawet lepszych? Bo chce pokazać klub ludzi upartych, żarliwych szybowników, latających w trudnych warunkach terenowych, a przecież z powodzeniem realizujących ambitne zadania i mających w swej pracy wiele sukcesów.

Jakoż wkrótce jawi się nam obok szosy, za rzeką Pleisse, lotnisko-szybowisko. Dziwne ono. Wzdłuż jego kilometrowej długości, przy szosie, biegnie linia wysokiego napięcia, która gdzieś w połowie... schodzi pod ziemię, na jakieś 300 metrów, ponieważ właśnie na tym kierunku odbywają się starty i lądowania szybowców. Dobrze to pomyślane. Z drugiej strony — lasek, a za nim w dali widnieje kombinat chemiczny, patronujący szybownikom z Boehlen. Na szybowisku, o wymiarach 1 000 x 300, niewielki hangar, a przy nim budyneczek warsztatowy, dość sfatygowany na oko barak i... domek letniskowy, jakby żywcem przeniesiony z jakiejś działki. Niewiele tego.

Ale to tylko pozory. W rzeczywistości dobrze utrzymany hangar mieści wszystek posiadany sprzęt, a mają tu sporo Piratów, Bociana i Libelle-Standard. W hangarze mała ciekawostka: na jednej ze ścian widnieją numery rejestracyjne wszystkich szybowców będących na stanie klubu, które w międzyczasie uległy kasacji. Niezbyt efektowny z zewnątrz barak, pełni funkcje dobrze wyposażonego internatu dla 40 osób, z własną kuchnią i stołówką, co umożliwia klubowi w lecie prowadzenie kursów stacjonarnych. Jednoizbowy domek letniskowy z werandą, wręcz wytwornie urządzony, pełni zarazem funkcje portu lotniczego, siedziby kierownictwa klubu i instruktorów oraz pokoju gościnnego. Do niego to właśnie, po zwiedzeniu szybowiska i obejrzeniu szkolenia młodych szybowników za wyciągarką, zostajemy zaproszeni na wzmocnienie śniadanie. Teren wokół szybowiska jest płaski, więc z werandy widać na horyzoncie przy dobrej pogodzie panoramę Lipska, w tle której rysuje się wyraźnie znany Pomnik Bitwy Narodów i nowy wieżowiec uniwersytetu.

Wizyta gości z Polski na szybowisku w Boehlen została potraktowana dość prestiżowo. Przybył zastępca przewodniczącego ds. sportów obronnych lipskiej wojewódzkiej organizacji GST, Ralf Flister, który wspólnie z Guentherem Schaeferem poinformował nas o działalności swej organizacji. Obaj podkreślają, jak wiele sportowcy lotniczy NRD nauczyli się od Polaków, jak ważne są wzajemne kontakty, osobiste i sportowo-szkoleniowe. Lotnicy sportowi Lipska pragnęliby nawiązać bezpośrednie kontakty i współpracę z Aeroklubem Krakowskim, ponieważ obydwa zaprzyjaźnione miasta — Lipsk i Kraków — już ze sobą współpracują. Sygnalizuję więc tę sprawę w APRL i kierownictwu AK.

Gospodarze szybowiska, kierownik i współzałożyciel klubu inż. Gerhard Kircheis oraz inż. Harald Mueller, najstarszy z tutejszych instruktorów, przeżywają polską wizytę, goszczą serdecznie. Widać od razu, że ten klub i to szybowisko jest ich pełnią życia, całym szczęściem. G. Kircheis obchodził niedawno 25-lecie swej pracy instruktorskiej w lotnictwie sportowym. Za zasługi w jego rozwoju odznaczony został przez władze GST najwyższym odznaczeniem — Złotym Medalem im. E. Schnellera. Ma za sobą 3 tysiące startów szybowcowych, 700 wylatanych godzin, srebrną odznakę i 1 diament (przelot 300 km). Jest przewodniczącym wojewódzkiej komisji sportu lotniczego, żona jest też działaczem GST. Szkolenie w szybownictwie i kierownictwo klubu, to jego działalność społeczna. Zawodowo pracuje w kombinacie chemicznym. Pracuje w nim również H. Mueller, instruktor społeczny klubu. Wylatał on 650 godzin, ma złotą odznakę. Kilka dni przed naszą wizytą odznaczony został Orderem Sztandaru Pracy II klasy, za wybitne osiągnięcia w pracy zawodowej i działalności społecznej. Był w 1961 r. w Polsce w dość niezwykłych okolicznościach. Wykonał wówczas przelot na Libelle i lądował pod Łodzią, przebywając w tym mieście następnie tydzień, bez przysłowiowego grosza, aż go Junak odholował potem do Poznania. Wspomina żywo polską gościnność i zapytuje o Mieczysława Czempińskiego i jego syna Gromosława z Aeroklubu Poznańskiego, których zna dobrze. Kircheis był także w Polsce, w Jeleniej Górze, ale trafił akurat na niepogodę i nie mógł polatać.

Obaj, Kircheis i Mueller, zaznajamiają mnie z historią klubu i szybowiska. Wszystko zaczęło się w 1952 r. od założenia koła GST w kombinacie chemicznym. W rok później znaleźli się w nim już chętni na szkolenie szybowcowe, ale na kursy musieli jeździć do Laucha. Bardziej zapobiegliwi, wśród których czołową rolę odgrywał Kircheis, poczęli czynić starania w dyrekcji o założenie własnego klubu szybowcowego i szybowiska. Udało się. 1 maja 1955 r. klub otrzymał do swej dyspozycji szybowiec Baby IIb, a pierwszy start na nim wykonał z wolnego skrawka pastwiska właśnie Kircheis. Nieopodal leżały hałdy ziemi po wyrobisku kopalni odkrywkowej węgla brunatnego. Aktywiści klubowi rychło dostrzegli tam teren na swe szybowisko. Za aprobatą kombinatu i przy poparciu miejscowych władz partyjnych, w czynie społecznym zniwelowano ziemię, rekultywowano ją i założono szybowisko, a na nim postawiono pierwsze zabudowania z hangarem. W miarę przybywania nowego sprzętu — przyszły też sukcesy w lataniu: 5-godzinne loty i 50-kilometrowe przeloty do srebrnej odznaki.

Los nie oszczędził jednak przeciwności działaczom i członkom klubu w Boehlen. W 1959 r. trzeba było szybowisko przesunąć o 500 metrów na północ, ponieważ przez jego teren postanowiono przeprowadzić linię kolejową dla dowozu węgla do kombinatu. Zaczęła się więc przeprowadzka, praktycznie urządzanie szybowiska od nowa. Trwało to kilka pracowitych lat, ale członkowie klubu nie dali za wygraną. Pracowali wytrwale społecznie i latali. Szybowisko na obecnym terenie czynne jest od 1961 r. Służy ono teraz wyłącznie do szkolenia. Starty odbywają się za wyciągarką oraz na holu za samolotem (m. in. za Wilgą), który przylatuje wówczas z lipskiego lotniska w Mockau. Kombinat dba o swój klub szybowcowy, wspomagając go materialnie. A takich, na przykład, małych polowych łazików „Kuebel" (przerobione Trabanty), którymi dysponuje kierownictwo — można tylko pozazdrościć.

Blisko 25-letni dorobek klubu szybowcowego w Boehlen, liczącego obecnie 80 członków, jest niemały. Budzi uznanie. Średnio rocznie, w zależności od warunków atmosferycznych, wylatuje się teraz 800—1 000 godzin, z tego większość ze startu za wyciągarką. W latach 1955—75 zanotowano na tym szybowisku: 42 794 starty za wyciągarką i 1 611 za samolotem; wylatano 7 604 godziny, przeleciano 27 987 km, zdobyto 43 srebrne i 2 złote odznaki oraz 3 diamenty za przeloty 300-kilometrowe. Przy budowie i urządzaniu szybowiska członkowie klubu przepracowali społecznie 70 tysięcy godzin. Wielu jego wychowanków pełni służbę w lotnictwie Narodowej Armii Ludowej i w lotnictwie cywilnym.



1



2

NA ZDJĘCIACH: 1. Na szybowisku w Boehlen. Stoją od lewej: Gerhard Kircheis, Ralf Flister, Agnes Flinke, Guenther Schaefer i Harald Mueller. 2. Młodzi szybownicy na polskich Piratach. Pierwsza z prawej Antie Schroeder, przewodnicząca organizacji młodzieżowej w klubie – FDJ. Zdjęcia: Tadeusz Stępień

LOT 50 LOT
LOT nowiny
Nr 210
listopad
1979



SPOTKANIE PRZYJAŹNI

W dniach 11—12.09.1979 roku odbyła się w Pilznie (CSRS) konferencja kierowników działów reklamy przedsiębiorstw lotniczych — uczestników Umowy Berlińskiej. W konferencji wzięły udział delegacje Aerofłotu, Bałkanu, Cubany, Interflugu, LOTU, Malevu, Taromu i ČSA, która pełniła honory gospodarza spotkania. O przebiegu obrad, jak również o atmosferze rozmów kuluarowych rozmawiamy z przewodniczącym delegacji PLL LOT na konferencję w Pilznie — Jackiem Pawlikiem.

J. Pawlik: — Chciałbym rozpocząć naszą rozmowę od przypomnienia genezy spotkań uczestników Umowy Berlińskiej. 27 października 1965 roku została zawarta w Berlinie, pomiędzy przedsiębiorstwami lotniczymi krajów socjalistycznych, umowa o współpracy w dziedzinie działalności eksploatacyjnej, handlowej i finansowej. Umowę podpisali dyrektorzy naczelni Aerofłotu, Bałkanu, ČSA, Interflugu, Malevu, LOTU, Taromu i Miatu. 18 kwietnia 1975 roku do Umowy Berlińskiej przystąpiła Cubana.

Zgodnie z postanowieniami Umowy Berlińskiej — raz w roku odbywają się konferencje dyrektorów naczelnych, które zatwierdzają plan i miejsce konferencji na najbliższy rok i w miarę potrzeby zwołują konferencje specjalistów z poszczególnych pionów przedsiębiorstwa lotniczego. Polskie Linie Lotnicze LOT były dwukrotnie gospodarzem dorocznych konferencji dyrektorów naczelnych. Po raz pierwszy konferencja odbyła się w Warszawie w kwietniu 1967 roku, po raz drugi w kwietniu 1975 roku w Bielsku-Białej.

— Posługując się w dalszym ciągu cyframi, warto dodać, że konferencja w Pilznie była szóstym już spotkaniem szefów reklamy przedsiębiorstw lotniczych krajów socjalistycznych. Świadczy to, że trzeba i warto dyskutować o potrzebie i roli reklamy w przedsiębiorstwach lotniczych naszego obozu.

J. P. — Można powiedzieć, że samo życie to podpowiada. Rola reklamy w dzisiejszym świecie rosnącej podaży i konkurencji nabiera szczególnej wagi. Tajniki metod oddziaływania na rynki i na konsumenta są w ostatecznym rachunku ważniejsze niż tajemnice produkcji. Posiadając bowiem doskonały produkt można z nim zostać na półce, gdy nie potrafi się go odpowiednio rozreklamować. Reklama zaś w przypadku linii lotniczej ma szczególne i unikalne znaczenie. Jesteśmy przedsiębiorstwami usługowymi, a oferta nasza zaadresowana jest do szerokiego kręgu klientów i otwarta dla każdego. Liczyć się musimy z faktem, że klient jest wybredny.

— Czyli zasada „frontem do klienta" jest najskuteczniejsza?

J. P. — Oczywiście. Tym bardziej, że reklama w szerokim pojęciu to wygląd i estetyka sprzętu lotniczego, biur, witryn, poziom wydawnictw, jakość usług i wygląd personelu... lista jest długa. Z drugiej strony, rolę reklamy w całości działalności handlowej przedsiębiorstwa rozumiemy nie tylko w sensie dosłownym, czyli jej wartości merytorycznych, ale w wymiarze finansowym wszystkich operacji przedsiębiorstwa lotniczego. Problem czy dostatecznie dużo inwestujemy w reklamę w porównaniu z innymi podstawowymi wskaźnikami przedsiębiorstwa, takimi jak wielkość kosztów, wielkość wpływów, zysk — był najważniejszym tematem obrad konferencji. Ustalono, że problem ten będzie wiodącym tematem najbliższej konferencji kierowników działów reklamy socjalistycznych przedsiębiorstw lotniczych.

Należy uznać, z całą pewnością, że obecna konferencja w Pilznie była jedną z bardziej owocnych i w jakimś sensie jakościowo różna od pozostałych posiedzeń szefów reklamy. Dotychczas bowiem współdziałanie w dziedzinie reklamy było raczej sporadyczne i dotyczyło incydentalnych posunięć, nie licząc działań na podstawowych rynkach zachodnich. Plonem tych wspólnych akcji reklamowych było wydanie w 1978 roku folderu „Skrzydła Przyjaźni", zrealizowanie przez LOT i ČSA we współpracy z Bałkanem filmu reklamowego emitowanego następnie w programach telewizyjnych, zorganizowanie wspólnego wystąpienia na Międzynarodowych Targach Stanowych w Oklahoma City w 1978 roku, jak również opracowanie wspólnego planu działania reklamowego na rynkach trzecich.

— O Trasie Pokoju i Przyjaźni Warszawa — Moskwa, Moskwa — Warszawa mówi się i słyszy dużo, i ciepło.

J. P. — Może właśnie dlatego, że LOT i Aerofłot od 1976 roku uczestniczą, na trasie łączącej stolice obu państw, we współzawodnictwie o tytuł wzorowej obsługi, a to wzajemnie zobowiązuje.

Delegacja Aerofłotu przedstawiła na ostatniej konferencji perspektywiczny projekt wspólnych przedsięwzięć reklamowych przedsiębiorstw lotniczych — uczestników Umowy Berlińskiej w okresie od 1979 roku do 1981 roku. Projekt obejmuje wszelkie aspekty działań reklamowych w dziedzinach: ekspozycji, zakupu upominków, umieszczanie ogłoszeń o rozkładach lotów w prasie codziennej i wydawnictwa. Jest to pierwsza próba kompleksowego rozwiązania problemów współpracy w dziedzinie reklamy pomiędzy przewoźnikami socjalistycznymi, z uwzględnieniem specyfiki poszczególnych rynków. Plan spotkał się z ogromnym zainteresowaniem uczestników konferencji i stanowił doskonały materiał wyjściowy do dyskusji. W trakcie obrad, jak też podczas niezwykle przyjaznych i owocnych rozmów kuluarowych, delegowani poruszyli cały szereg zagadnień związanych z kierunkami wspólnych akcji reklamowych. Konkretnym owocem tych rozmów była m. in. inicjatywa LOTU dotycząca ściślejszej współpracy bilateralnej. I tak np. LOT z okazji zorganizowania Międzynarodowego Biennale Plakatu Lotniczego zainteresował wystawą inne przedsiębiorstwa, proponując kolejno wypożyczenie jej wszystkim uczestnikom konferencji. Zgłosił również swój akces, na zasadach dwustronnych uzgodnień, do akcji publikowania informacji obowiązujących w sezonie rozkładach lotów.

— Na poprzedniej konferencji szefów reklamy, która odbyła się w Moskwie w 1977 roku, powstał zamysł opracowania wspólnego znaczka przedsiębiorstw lotniczych — uczestników Umowy Berlińskiej. Czy pomysł doczekał się realizacji?

J. P. — Oczywiście. Z nadesłanych prac zatwierdzono projekt graficzny autorstwa ČSA. Delegacja LOTU, wykorzystując własne doświadczenia nad wprowadzaniem nowej szaty graficznej, przedstawiła szereg wniosków doty-



Moment podpisania dokumentu końcowego konferencji. Drugi od lewej – przewodniczący delegacji PLL LOT Jan Pawlik.

50 LAT PLL LOT

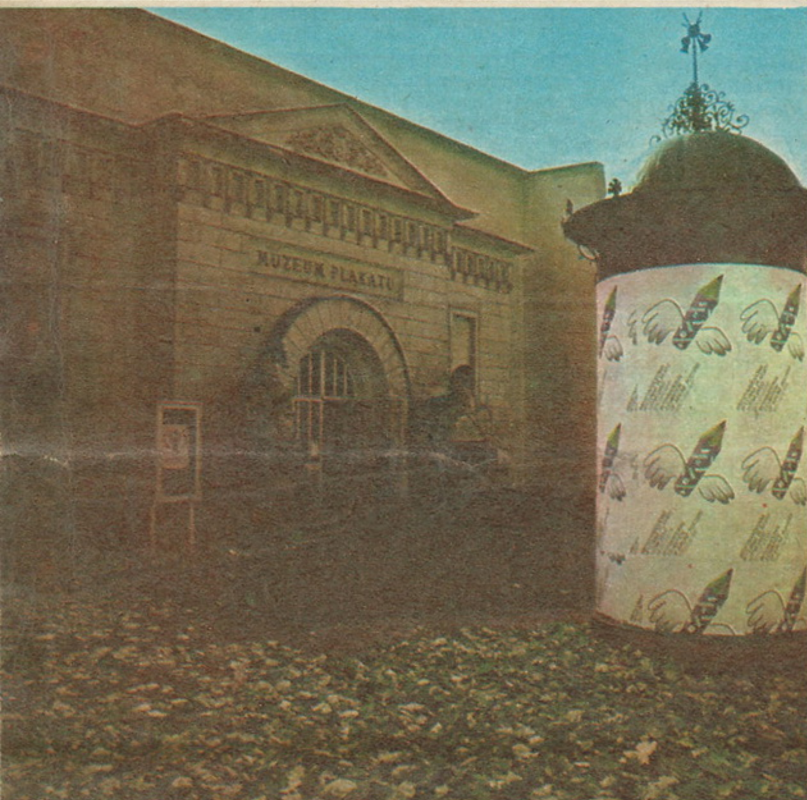
PIERWSZA NA ŚWIECIE WYSTAWA MIĘDZYNARODOWEGO PLAKATU LOTNICZEGO

MUZEUM PLAKATU ● WILANÓW
PAŹDZIERNIK – LISTOPAD 1979

- 300 plakatów reklamowych z 30 krajów ze wszystkich kontynentów świata.
- 255 plakatów 35 zagranicznych towarzystw lotniczych.
- 45 polskich plakatów w retrospektywie.
- Najstarszy plakat polski projektu Józefa Mehoffera – 1924 rok!
- Prace Tadeusza Gronowskiego, Janusza Grabiańskiego, Romana Cieślewicza, Tomasza Rumińskiego, Zbigniewa Malickiego, Krystyny Żmijewskiej.
- Szerzej o wystawie w jednym z następnych numerów „Skrzydlatej".










Thai's Kuwait.
JAPAN



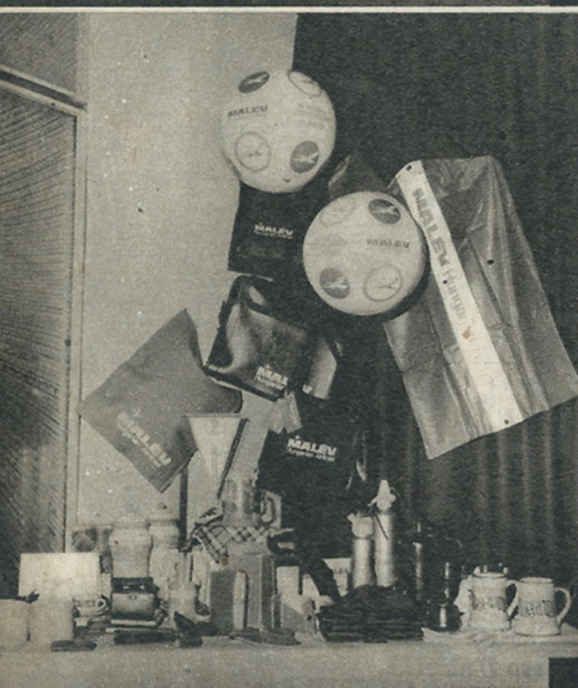



LOT
POLSKIE LINJE LOTNICZE
LOT
LOT






Dublin – miejsce konferencji.







cących stosowania zasad kolorystycznych, jak też udoskonalenia projektu znaczka w kierunku większej uniwersalności i czytelności. Zalecono stosowanie koloru niebieskiego jako koloru podstawowego, z uwagi na to, że jest to kolor większości przedsiębiorstw lotniczych. Konferencja ustaliła również, że znaczek posiadać będzie dwujęzyczny napis objaśniający w języku rosyjskim (Berlinskoje Sogłaszenie) i w języku angielskim (Berlin Agreement).

W kuluarach sali obrad gospodarze konferencji zorganizowali, tradycyjną już, wystawę materiałów reklamowych wszystkich uczestników Umowy Berlińskiej. Wystawa cieszyła się ogromnym zainteresowaniem. Była też odzwierciedleniem aktualnych możliwości reklamowych naszych partnerów. Chciałbym z dumą podkreślić, że materiały reklamowe wydawnictwa, plakaty i upominki zaprezentowane przez PLL LOT uzyskały bardzo wysoką ocenę za staranność wykonania oraz za różnorodność szaty graficznej. Szczególne zainteresowanie wzbudził nasz nowy magazyn pokładowy Kalejdoskop. PLL LOT, jako jedyne w naszym obozie przedsiębiorstwo, posiada tego typu wydawnictwo pokładowe.

— **Dziękuję za rozmowę.**

J.T.



Fragmenty wystawy materiałów reklamowych uczestników Umowy Berlińskiej LOTU, Aeroflotu, Malevu, CSA, Interflugu.

Z lewej: Projekt graficzny wspólnego znaku przedsiębiorstw lotniczych – uczestników Umowy Berlińskiej.

CHMURY NA „OTWARTYM NIEBIE"

W dniach 4—5 października 1979 r. odbyła się w DUBLINIE 14 Międzynarodowa Konferencja Public Relations zorganizowana przez IATA, przy współudziale narodowego irlandzkiego towarzystwa lotniczego AIR LINGUS. W konferencji wzięło udział 39 przewoźników lotniczych reprezentujących wszystkie kontynenty, liczne organizacje rządowe, turystyczne oraz prasa lokalna i międzynarodowa. W obradach uczestniczyła delegacja PLL LOT. Obecny był Knut Hammarskjöld — dyrektor generalny IATA.

Konferencja była w całości poświęcona nowej i skomplikowanej sytuacji, w jakiej znalazło się światowe lotnictwo cywilne. Deregulacja, bo tak nazwano obecne zmiany jakim ono podlega, jest najłagodniejszym określeniem obecnego stanu rzeczy. Rewolucja w zakresie taryf, zapoczątkowana przez amerykańskie władze lotnictwa cywilnego (CAB), spowodowała poważne perturbacje nie tylko w towarzystwach lotniczych, z istoty rzeczy najbardziej dotkniętych zmianami, ale również w przemyśle turystycznym. Sytuację pogorszyła kolejna podwyżka paliwowa, która przy relatywnie niskich taryfach atlantyckich postawiła pod znakiem zapytania opłacalność operacji rejsowych i charterowych mniejszych przewoźników lotniczych, na tym właśnie kierunku. Zmiany te, pozornie w interesie pasażera (obniżka taryf), mogą obrócić się przeciwko niemu w okresie dłuższym, gdy proces niekontrolowanej gry popytu i podaży będzie w swojej obecnej formie kontynuowany.

Na konferencji przeważały zdecydowanie głosy krytyczne mimo pewnych sugestii, że zbyt wcześnie jest jeszcze na formułowanie jednoznacznych wniosków. Uważano, że deregulacja poszła zbyt daleko, a polityka „open skies" faworyzuje wyłącznie silnych przewoźników (przede wszystkim duże towarzystwa amerykańskie). W końcowym rezultacie musi się to odbić niekorzystnie na całym światowym przemyśle turystycznym.

Przytaczane argumenty, że polityka CAB spowodowała zwiększenie wpływów amerykańskich wewnętrznych linii lotniczych (jest więc korzystna i słuszna), nie mają zastosowania wobec innych przewoźników. Nie posiadając praw handlowych na terenie Stanów Zjednoczonych — nie mogą więc korzystać z dodatkowych korzyści, jakie niesie polityka „otwartego nieba". Konferencja zajęła się również sytuacją samej IATA, którą wstrząsnęły bardzo poważnie zmiany w przemyśle lotniczym. Dyskutowano rolę i przyszłość „nowej IATA", chociaż nazwa ta może być równie trafna co myląca.

Mimo pojawiających się, na szczęście nielicznych, głosów, że ta wielce zasłużona dla rozwoju lotnictwa międzynarodowa organizacja przewoźników lotniczych już się przeżyła, to jednak nie ulega wątpliwości, że stanowi ona nadal potrzebne forum spotkań. Obecna, skomplikowana w „powietrznym świecie" sytuacja, przemawia jeszcze bardziej za silną i zintegrowaną organizacją, chociaż formy jej działania muszą ulec modyfikacji. I był to chyba jedyny optymistyczny wniosek tej nie napawającej specjalnym optymizmem konferencji.

MACIEJ KWIATKOWSKI



LOT NOWINY. Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, 02-148 Warszawa, ul. 16 Stycznia 39, pok. 55, tel. 46-24-58.
Redaktor: Iwona Tarala. Zdjęcia w numerze: Janusz Czerniak i archiwalne.

Mistrzostwa Klasy Klub

7

ŁATWIEJ STRACIĆ

Na trzy dni przed zakończeniem mistrzostw sytuacja w klasyfikacji wyglądała następująco: Vavra z Bruneckym — CSRS i Schluter — RFN, zajmujący pierwsze trzy miejsca, byli właściwie niezagrożeni. Owszem, pomiędzy nimi mogło dojść jeszcze do przetasowań, bo pierwszego od trzeciego dzieliło tylko 119 punktów, ale spoza tej trójki nikt im już raczej nie mógł wejść w paradę. Węgier Petroczy na czwartej pozycji miał do Schlutera 279 punktów, Norweg Kristiansen — 287, a szósty w kolejności Witek aż 454 punkty. Zientek na pozycji siódmej jeszcze o 21 więcej. Czołowa trójka była więc praktycznie poza zasięgiem ewentualnych zakusów ze strony konkurentów, a w każdym razie ze strony naszych zawodników. Z tym musieliśmy się, niestety, pogodzić.

Natomiast można było i wręcz należało kusić się o miejsce czwarte, a przynajmniej piąte. Zwłaszcza Kristiansen na piątej pozycji mógł nieco drażnić ambicje naszych zawodników. Od początku mistrzostw często trzymał się z nimi na trasie, podpatrywał, korzystał z wynajdywanych kominów termicznych, żeby potem, w dogodnym momencie, zrobić użytek z przewagi Phoebusa nad Foką. Sprytnie latał, inteligentnie wygrywał swoje atuty, chociaż doświadczeniem i dorobkiem wyczynowym ustępował dość znacznie naszym wyjadaczom. Miał przecież tylko 650 godzin wylatanych na szybowcach, a ukończeniem piątej konkurencji zdobył dopiero swój drugi diament i to do... srebrnej odznaki szybowcowej, bo złotej jeszcze nie miał.

Tak, tak — w Örebro, w tych trudnych pogodą i terenem warunkach, wykonał swój pierwszy przelot po trasie trójkąta 500 km. Wszystko to razem musiało dopingować, pobudzać do walki o wyjście przed niego. Miał nad Witkiem 167 punktów przewagi, zatem w sprzyjających okolicznościach był w zasięgu jego możliwości. No, a jak atakować Kristiansena, to już i Petroczy'ego zarazem. Odzyskać przewagę żółtych Fok nad białymi, wykazaną w początkowym przebiegu mistrzostw. Od Kristiansena do Petroczy'ego było już tylko 8 punktów dalej.

Realność tych aspiracji uzależniało wiele niewiadomych, między innymi ta: ile konkurencji zostanie rozegranych do zakończenia mistrzostw? Maksymalnie mogło ich być jeszcze trzy i o to właśnie chodziło, żeby były. Na razie wyż sprzyjał. Przesunął się znad Skandynawii w rejon Leningradu i utrzymywał nad środkową Szwecją nadal korzystną pogodę. Prognoza przewidywała wznoszenia termiczne do 5 m/s, przy 3/8 zachmurzenia cumulusowego o podstawach do 1900 m w godzinach popołudniowych. Widzialność przy tym 50 km i maksymalna temperatura +26°C, a wiatry umiarkowane do 10 km/h z kierunków zmiennych. Jednym słowem, bajka.

Organizatorzy poskromili jednak swoje apetyty wyczynowe z poprzedniego dnia i wyznaczyli trasę wydatnie krótszą, mianowicie 336 km z punktami zwrotnymi w Björbo i Västerfärnebo. Na styku pierwszego i drugiego boku trójkąta, w rejonie Nyhammar, trasa biegła znów przez rozległy obszar, pozbawiony możliwości bezpiecznych lądowań. Było to oficjalnie zasygnalizowane na briefingu, a także wpisem w rubryce Hazard do karty zadania dnia, jaką otrzymywał każdy zawodnik. Z mapy wyglądał ten rejon jednak nieco mniej groźnie, niżli poprzedniego dnia owe kilkadziesiąt kilometrów za Malung.

Szybowce podniesiono w powietrze o 10.15. Według założeń taktycznych omawianych przed startem, nasi zawodnicy mieli odczekać z odejściem na trasę mniej więcej do południa. Rozeznanie warunków w powietrzu, a bardziej może jeszcze rychły ruch nad taśmą startu lotnego, sprowokowały ich jednak do wcześniejszego odlotu. I chyba dobrze się stało, gdyż po kilku godzinach na mecie okazało się, że najlepsze wyniki dnia uzyskali piloci z grupy wcześnie odchodzących. Tak więc Zientek ze Śmielkiewiczem poszli o 11.03, a w trzy minuty po nich Toboła z Witkiem. Interesujący ich obecnie przede wszystkim Kristiansen i Petroczy odmeldowali się na krótko przed nimi.

Lot nie nastręczał trudności. Pułap wznoszeń rósł dość szybko, od 1250 do 1450 początkowo, a dalej na trasie do 1800 m. O pięciometrowych wznoszeniach nie słyszało się wprawdzie w rozmowach pilotów, ale informacje o trójkach, nawet czwórkach na wariometrze przewijały się od czasu do czasu. Miejscami trzeba jednak było wykorzystywać metrowe i nawet słabsze kominy. W każdym razie w półtorej godziny od opuszczenia lotniska nasze Foki dolatywały już do odległego o 136 km od Örebro, pierwszego wierzchołka trójkąta w Björbo, a około godziny 14.00 miały za sobą dalsze 103 km trasy, osiągając drugi punkt zwrotny w Västerfärnebo. Hazardowy odcinek w rejonie Björbo — Nyhammar nie sprawił pilotom tym razem trudności i jak poinformował mnie znajomy Szwed ze służby operacyjnej mistrzostw, żaden z zawodników nie wylądował dotąd w terenie. Wyglądało na to, że drugi punkt zwrotny osiągnęli wszyscy uczestnicy mistrzostw. Zanosiło się na masówkę na mecie.

W korespondencji radiowej naszych pilotów wyczuwało się wyraźnie, że idą na cały gaz i w dużym napięciu, ale że leci im się dobrze. Może jednak nieco ponad istotną potrzebę częste i nazbyt obfite były wymieniane informacje. Chwilami nie mogłem oprzeć się wrażeniu, że prowadzenie w locie tak intensywnej korespondencji, zarówno między sobą jak i z załogami naziemnymi na trasie, musi mimo woli dekoncentrować trochę pilotów, osłabiać ich wewnętrzną mobilizację zawodniczą, rozpraszać uwagę, a tym samym czasami i wyhamowywać. Porównując tę lotniczą konwersację z tylokrotnie nasłuchiwanymi korespondencjami naszych zawodników na mistrzostwach świata łatwo dochodziłem do wniosku, że ta w Örebro była mniej wstrzemięźliwa. Nie chcę przez to bynajmniej powiedzieć, że reprezentanci na mistrzostwach klasy klub, zwłaszcza indywidualnie rzecz oceniając, byli zbyt rozmowni. Myślę bowiem, że takie wrażenie mogło wynikać po prostu z faktu, iż nad Szwecją korespondowało ze sobą czterech mniej lub bardziej zespołowo, ale po wspólnej trasie lecących pilotów, podczas gdy na trasach mistrzostw świata były to zawsze dwie pary, każda w innej klasie, przeważnie z innym zadaniem dnia. Zmieniało to w zasadniczy sposób charakter i częstotliwość prowadzonej w locie korespondencji, nawet, jeżeli od czasu do czasu wymieniano też uwagi pomiędzy obiema parami.

Odnotowuję te spostrzeżenia pod rozwagę pilotów uczestniczących w różnych zawodach, zresztą nie tylko za granicą. Mam bowiem zupełną pewność, że zespołowe latanie w konkurencjach prędkościowych, przy wszystkich niezaprzeczalnych korzyściach płynących z harmonijnej współpracy w powietrzu, może w pewnych sytuacjach prowadzić również do przyhamowań prędkości przelotu, do obniżania uzyskiwanych wyników. Niebezpieczeństwo to występuje szczególnie w zespołach większych od pary, lecz i w tandemach nie należy go niedoceniać. Nazbyt dosłowne realizowanie wspólnoty poczynań, ustawiczne śledzenie posunięć partnera, uzgadnianie podejmowanych na trasach rozstrzygnięć co do wariantów lotu, chwilami wręcz wzajemne wyczekiwania na powzięcie decyzji — wszystko to są na pewno czynniki osłabiające tempo przelotu, jakkolwiek jednocześnie zwiększają one na ogół, a zwłaszcza w słabych warunkach pogodowych, prawdopodobieństwo dolecenia do mety.

Osobna sprawa, że nie obce są też przykłady zespołowych wpadek, gremialnych lądowań na trasach przelotów całych grup zawodników, podczas gdy w bardziej zindywidualizowanych ekipach niepowodzenia w takich sytuacjach dotykały tylko pojedynczych pilotów. Właśnie do prawdziwej sztuki zespołowego latania zawodniczego należy trudna umiejętność trafnej, w porę dokonywanej oceny w jakim stopniu i do którego momentu lotu korzystniejsza jest jeszcze zespołowość działania, a kiedy już bardziej opłaca się lot indywidualny. Sądzę, że spośród naszych sławnych tandemów najlepiej (bo i najskuteczniej) mieli ten kunszt opanowany Makula z Popielem i Wróblewski z Kępką. Warto korzystać z ich wzorców.

Powróćmy po tej dygresji na trasę trójkąta 300, gdzie zawodnicy są już na ostatnich kilometrach. Jakieś 10 minut przed trzecią nasi mają do mety około 45 km, lecz, niestety, także rozległą, bezchmurną lukę, którą właśnie zaczynają forsować. Momentami robi się całkiem chudo i trochę denerwująco. Muszą krążyć w metrowych wznoszeniach, a przy wypracowywaniu pozycji dolotowych raczej prędkiego dotąd przelotu nie jest to miła sytuacja. Szczególnie, gdy część konkurentów jest już daleko w przodzie i ma kłopoty za sobą. Walczą więc nasi jeszcze pracowicie i czasochłonnie o niezbędną wysokość, kiedy o 15.07 w niskim nalocie szoruje już nad lotniskiem pierwszy Mistral z ekipy RFN. To Laucht. Jest sam na razie i długo nie widać za nim następnych. Będzie na pewno miał dobry wynik, bo ze startu odszedł na krótko przed naszymi zawodnikami. Dopiero po 10 minutach przylatuje kolejny — Szwed Olsson, również na Mistralu, a po dalszych 5 minutach Finowie: Pajunen na Ka-6E i Horma na Club Libelli, wespół z Kiefmeyerem — RFN, znów na Mistralu.

Nasi tymczasem na wysokościach rzędu 1600 m wyprostowali już tor lotu i z odległości około 30 km też finiszują w dolocie. Bardzo już tęsknie ich wypatrujemy, gdyż na metę ze świstem wpadają kolejne szybowce, wśród których także znajomy Phoebus Kristiansena. Handicapowy współczynnik stemperuje wprawdzie trochę przelotową Phoebusa, jednakże przylot Norwega wzmaga jeszcze napięcie oczekiwania.

Ale oto widać już nad horyzontem pochylone w nurkowaniu sylwetki czterech Fok. Przodem suną dwie żółte, niedaleko za nimi, jak cienie, dwie białe. Nadlatują na metę i wtedy wiadomo: Toboła z Witkiem oraz obaj Węgrzy — Kassai i Petroczy. No, więc raczej w porządku — Staszkowi Witkowi udało się chyba odrobić coś niecoś na obu wyprzedzających go w klasyfikacji. Może i Zientkowi? — rozważamy — który przyleciał 3 minuty później, wraz ze Śmielkiewiczem.

Wkrótce, bo w przedwieczornych godzinach, mogliśmy przypuszczenia skonfrontować z oficjalnymi już wynikami. Zwyciężył w konkurencji, jak można się było spodziewać, Laucht, przed Vavrą i Bruneckym, utrzymującymi nadal niezwykle wyrównany poziom swych wyników. Toboła, Witek, Zientek i Śmielkiewicz zajęli odpowiednio miejsca 7, 10, 14 i 15, z nieznacznymi różnicami w uzyskanych prędkościach przelotowych. Wyniki i ich punktacja były zresztą w tym dniu w ogóle bardzo zagęszczone. Tylko dwóch bowiem zawodników nie osiągnęło mety, lądując na sto dziewięćdziesiątym kilometrze trasy. Byli to jeden Duńczyk i jeden Nowozelandczyk, którzy spadli niedaleko za drugim wierzchołkiem trójkąta.

A w klasyfikacji łącznej po sześciu konkurencjach kolejność czołówki nie uległa zmianie. Punktowe odległości poszczególnych zawodników od siebie tu i ówdzie jednak drgnęły. Między innymi właśnie Witek zmniejszył swój dystans do Kristiansena na 160, a do Petroczy'ego na 173 punktów. Znikoma na razie była to zdobycz, ale jednak zdobycz. Może kolejna konkurencja pozwoli upolować większą? Z takim zastanowieniem lustrowaliśmy niebo, czy przypadkiem nie wróży jakichś niepożądanych niespodzianek. Nie wyglądało źle. Pogoda na dzień następny zapowiadała się lotna.

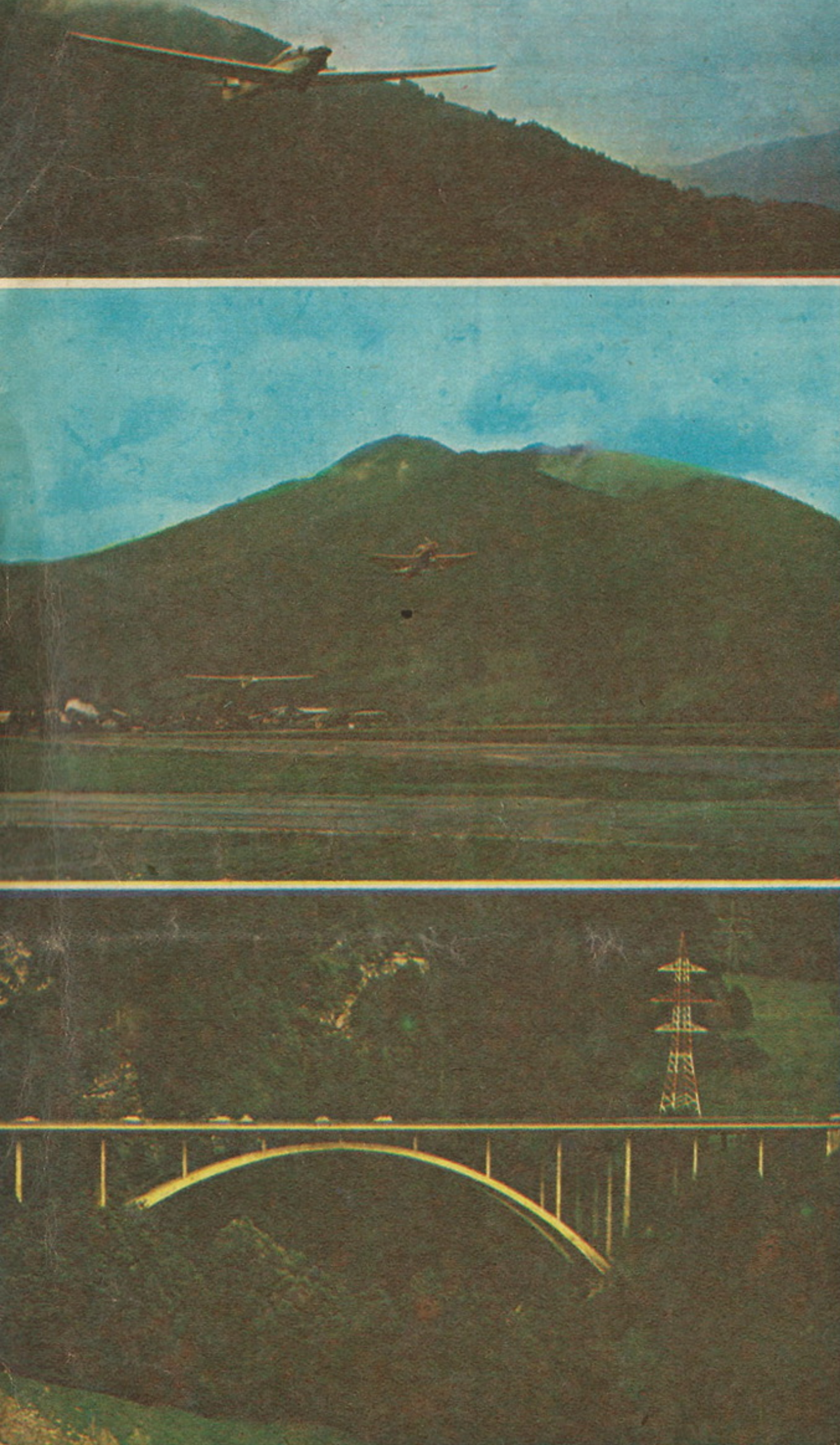
TADEUSZ REJNIAK

NIŻ ODZYSKAĆ



Z prawej: Przedstartowa „próba łamania" Mistrala C. Zawodnik holenderski Paul Schok (w kombinezonie) i jego załoga.

LATANIE w ALPACH





Korespondencja własna z Austrii

Na wstępie winien jestem Czytelnikom pewne wyjaśnienie. Otóż nie latałem w Alpach, a tylko przyglądałem się lotom szybowników, motoszybowników i pilotów samolotowych, trenujących na niewielkim lotnisku w uroczej miejscowości Zell am See, w sercu Alp Salzburskich.

Nie latałem z tej prostej przyczyny, że przyjemność ta w Austrii... sporo kosztuje. Tuż u wejścia na lotnisko umieszczono dużą tablicę informującą amatorów spojrzenia na Alpy z lotu ptaka – ile i za co. Kleineralpenflüg, czyli mały lot alpejski, kosztuje 280 szylingów, co odpowiada wartości ponad 21 dolarów, za 20-minutową rundkę wokół lotniska. Grosseralpenflüg w czasie około 35 minut, obejmujący sąsiadujące z doliną ośnieżone szczyty, ceni się na 450 szylingów (ok. 35 dolarów), natomiast godzinny Alpenpanoramaflüg, sięgający według wykreślonej na barwnej planszy trasy wyniosłego na 3798 m npm Gross Glocknera, dostępny jest już tylko krezusom dysponującym zbędnymi 800 szylingami. Prosty z tego wynika rachunek, że godzina lotu kosztuje w austriackich Alpach ponad 61 dolarów.

Są to ceny oficjalne, określone przez przedsiębiorstwo Rundflüge – Taxiflüge, jednego z trzech gospodarzy lotniska Zell am See, oferującego ponadto połączenia latającymi taksówkami ze wszystkimi portami lotniczymi Austrii.

Gospodarzy – jak wspomniałem – jest na tym lotnisku trzech. Oprócz bowiem przedsiębiorstwa wybitnie zarobkowego, działają tam jeszcze: Alpenflug, czyli aeroklub alpejski oraz alpejska szkoła pilotażu szybowcowego. Te jednostki prosperują już na innych zasadach, co wcale nie oznacza, że serwują amatorom sportów lotniczych darmowe latanie. Ceny, tak dla członków aeroklubu jak i kandydatów odbywających szkolenie, są wprawdzie dużo niższe, ale mimo to grono latających jest ograniczone. Nie każdego wszak stać na opłatę w wysokości około 80 szylingów za godzinę lotu samolotem. W przypadku lotów szybowcowych koszty jeszcze rosną, gdyż sumuje się opłatę za użytkowanie szybowca i samolotu holującego, a innych możliwości startu nie ma, ze względu na ograniczony teren małego lotniska. Stąd bardzo strome wzloty zespołów samolot–szybowiec (chodzi o szybkie zyskanie wysokości) i krótkie czasy holowania. Z zasady też po wyczepieniu szybowca samolot schodzi do lądowania stromą spiralą, zrzucając jednak linę przed przyziemieniem.

Na lotnisku w Zell am See królowały jednak nie samoloty i nie szybowce, a skrzyżowanie tych dwóch gatunków, czyli motoszybowce. Przyczyną, jak się okazało, są też względy ekonomiczne. Najtaniej bowiem kosztuje latanie na motoszybowcach, które ponadto łączą w sobie możliwość samodzielnego startu z przyjemnością lotu szybowego nad Alpami. Przeważały przy tym konstrukcje francuskie i zachodnioniemieckie. O polskim Ogarze słyszeli, ale nie znają bliżej naszego jedynaka w motoszybowcowej rodzinie. Mają natomiast w Zell am See jednego Bociana z wcześniejszych serii, który jednak – jak mi oświadczono – jest za ciężki do lotów w przestrzeni lotniska, otoczonego niemal ze wszystkich stron wyniosłymi górami. A specyfika górskiego latania jest nieco odmienna. Dyktuje ją zarówno teren, najeżony naturalnymi przeszkodami, jak i pogoda. Wiele dni wstaje rankiem zamglonym i niskim pułapem chmur, zakrywających okoliczne góry. Lata się wówczas wyłącznie korytarzami dolin. Podziwiałem przy tym znakomitą precyzję manewrów pilotowanych motoszybowców. Każdy z nich jednak (podobnie jak i wszystkie inne płatowce) wyposażony jest w ostrzegawczy migacz, błyskający czerwonym światłem i radiostację, co w istotny sposób podnosi bezpieczeństwo latania. A skoro już wspomniałem o przeszkodach i bezpieczeństwie lotów, to godzi się odnotować i inne spostrzeżenie. Otóż nie tylko w bezpośrednim sąsiedztwie lotnisk, ale nawet w dość znacznym od nich oddaleniu, na głównych trasach dolotowych, wszystkie słupy energetyczne linii przesyłowych pomalowane są w jaskrawe biało-czerwone pasy. Dodatkowe ostrzeżenie dla pilotów stanowią nanizane niczym paciorki na naszyjniku olbrzymie plastykowe kule, znaczące przebieg górnej liny odgromowej pomiędzy jednym, a drugim słupem energetycznym. Wydaje mi się, że ten system ostrzegawczy winien być jak najszybciej wprowadzony także w naszym kraju. Dość już mieliśmy niepotrzebnych zderzeń samolotów z liniami wysokiego napięcia, których z każdym rokiem przybywa, często w pobliżu lotnisk.

Charakterystyczną cechą austriackich lotnisk są także, w odróżnieniu od naszych, utwardzone drogi startowe. Stwierdziłem to zarówno w Zell am See jak i na innych, pobieżnie już tylko oglądanych, sportowych polach wzlotów. Asfaltowe pasy, stosunkowo krótkie i wąskie, ułatwiają jednak znacznie skrócony start dysponującym małą mocą motoszybowcom. Wystarczają też w zupełności eksploatowanym przez różne instytucje samolotom. W Zell am See były to głównie amerykańskie Pipery Cherokee Six 300, Arrow, Cardinal i Cessna Skylane II.

I jeszcze słowo o Alpenflügu. Zrzesza on ok. 45 pilotów samolotowych i prawie 80 szybowników. Istnieje też w tym aeroklubie sekcja spadochronowa. Lotniarstwo, choć bardzo popularne wśród młodzieży, nie ma form organizacyjnych związanych z aeroklubem.

W momencie, kiedy opuszczałem Zell am See, nad lotniskiem pojawił się jeszcze jeden jego użytkownik – policyjny śmigłowiec!

TADEUSZ CHWAŁCZYK

NA ZDJĘCIACH:

1. Na lotnisku Zell am See królowały motoszybowce.

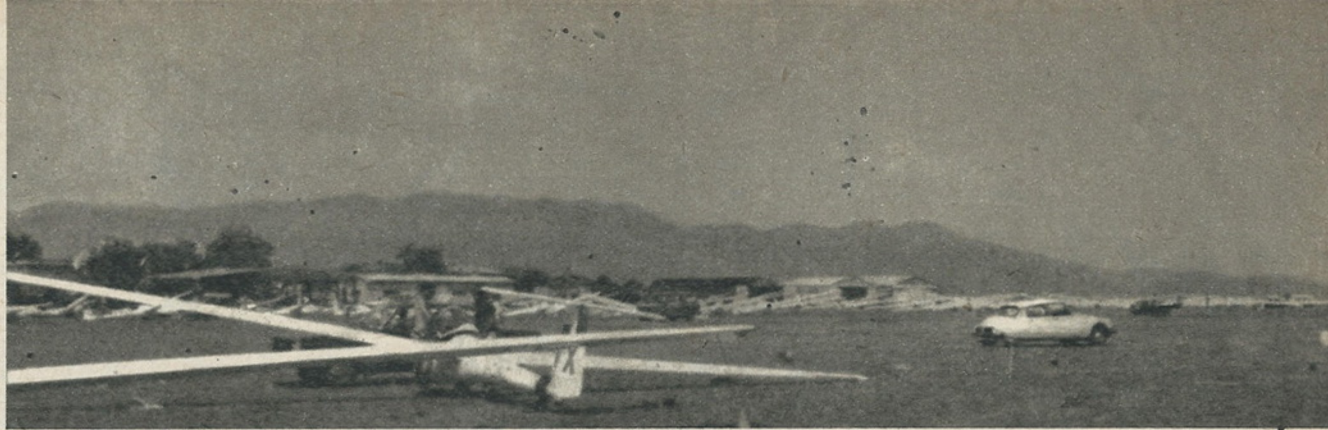
2. Bardzo strome wzloty zespołów samolot-szybowiec!

3. Słupy energetyczne pomalowane są w biało-czerwone pasy (na zdjęciu: niedaleko lotniska, przy autostradzie Innsbruck–Brenner).

4. Samoloty przedsiębiorstwa „Rundflüge-Taxiflüge", jednego z trzech gospodarzy lotniska Zell am See.

Zdjęcia: autora i Tomasz Chwałczyk (3)

GÓRSKI PUCHAR ŚWIATA



W Rieti, we włoskim Narodowym Centrum Szybownictwa, odbyły się w dniach 1—14 sierpnia br. XIX Szybowcowe Mistrzostwa Włoch i zarazem II Górski Szybowcowy Puchar Świata. Na starcie tej wielkiej międzynarodowej imprezy stanęło 80 szybowców w trzech klasach: otwartej — 20 szybowców; 15-metrowej nieograniczonej — 23 szybowce; standard — 37 szybowców.

Zawodnicy reprezentowali barwy 8 państw. Do walki o palmę pierwszeństwa stanęli m. in. tak renomowani szybownicy jak Holender Baer Selen — mistrz świata w klasie standard; Helmut Reichmann (RFN) — mistrz świata w klasie 15-metrowej nieograniczonej; Leonardo Brigliadori (Włochy) i Bruno Gantenbrink (RFN) — wicemistrzowie świata w klasie standard i otwartej; Hans Gloeckl — mistrz RFN w klasie standard; Hans Nietlispach — mistrz Szwajcarii w klasie standard; Alvaro de Orleans-Borbon — mistrz Hiszpanii; Ernst G. Peter — mistrz RFN w klasie 15-metrowej nieograniczonej i ubiegłoroczny zwycięzca I Górskiego Pucharu Świata; Corrado Costa — ubiegłoroczny mistrz Włoch w klasie standard; Marco Pronzati — mistrz Włoch w klasie klub i Giorgio Orsi — ubiegłoroczny mistrz Włoch.



Po oficjalnym, uroczystym otwarciu imprezy przystąpiono bezpośrednio do rozgrywania konkurencji. Przy silnym wietrze z kierunku południowo-zachodniego zawodnicy wyruszyli na trasę I konkurencji, którą dla klasy standard był **trójkąt 344,2 km** Rieti — Pescasseroli — Assisi — Rieti, zaś dla klas 15-metrowej nieograniczonej i otwartej — trójkąt **404,1 km** Rieti — Pescasseroli — Gubbio — Rieti. Liczni piloci wykorzystali w tym dniu na trasie przelotu zjawisko fali termicznej. W klasie standard zwyciężył Włoch Perotti — 91,862 km/h, w klasie otwartej — Włoch Gavazzi — 105,816 km/h.

2 sierpnia. W basenie Morza Śródziemnego występował obszar wysokiego ciśnienia. Nad Włochami północnymi przechodziły fronty atmosferyczne. Nawarstwienie mas powietrza stacjonarnego spowodowało opóźnienie w powstawaniu wznoszeń. Wiatry słabe. **Zadaniem II konkurencji** dla klas standard był **trójkąt 290,7 km** Rieti — Celano — Valfabbrica — Rieti, zaś dla klas 15-metrowej nieograniczonej i otwartej — **trójkąt 326,3 km** Rieti — Celano — Costacciaro — Rieti. W klasie standard ponownie zwyciężył Perotti na ASW-19 — 87,305 km/h, w klasie otwartej — Manzoni na Kestrelu-17 — 97,386 km/h, w klasie 15-metrowej nieograniczonej — Peter (RFN) na ASW-20 — 104,258 km/h.

3 sierpnia. Przeszedł kolejny front nad Umbrią i Toskanią, w kierunku północno-wschodnim. Warunki przelotowe w kierunku południowym — dobre. III konkurencja to dla klasy standard **trójkąt 336,9 km** Rieti — Pettorano — Assisi — Rieti, dla klas 15-metrowej nieograniczonej i otwartej — **trójkąt 404,9 km** Rieti — Pettorano — Umbertide — Rieti. Zwycięzcą w klasie standard został znów Perotti — 100,400 km/h, w klasie otwartej — Neubert (RFN) na ASW-17 — 102,097 km/h, w klasie 15-metrowej nieograniczonej — de Orleans - Borbon (Hiszpania) na ASW-20 — 106,482 km/h.

4 sierpnia. W przewidywaniu przejścia frontu nad środkowymi i północnymi rejonami Włoch, kierownictwo sportowe zawodów wyznaczyło następujące konkurencje, licząc się z ograniczeniami przelotów w kierunku północnym: dla klas otwartej i 15-metrowej nieograniczonej — przelot po trasie **czworoboku 354,4 km** Rieti — Rivisondoli — Rescasseroli — Foligno — Rieti, dla klasy standard — **czworobok 279,2 km** Rieti — Rivisondoli — Pescasseroli — Citta Reale — Rieti. Konkurencja ta okazała się szczególnie trudna dla klasy standard. W klasie otwartej zwyciężył Gantenbrink (RFN) na Janusie C — 109,158 km/h, w klasie 15-metrowej nieograniczonej — Peter (RFN) — 119,059 km/h, w klasie standard — Gritti (Włochy) na St. Libelle — 85,245 km/h.

5 sierpnia. Kierownictwo sportowe zdecydowało się na przeprowadzenie dla wszystkich klas konkurencji wielkich trójkątów. Dla klas otwartej i 15-metrowej nieograniczonej — to **trójkąt 504,6 km** Rieti — Pescasseroli — Passo Viamaggio — Rieti, dla klasy standard — **trójkąt 415,1 km** Rieti — Pescasseroli — Umbertide — Rieti. Próby okazały się trudne: w klasie 15-metrowej nieograniczonej na 21 zawodników cel osiągnęło siedmiu, w klasie otwartej — spośród dwudziestu do mety doleciało pięciu, w klasie standard — trasę obleciało dwunastu spośród 36 zawodników.

W klasie otwartej zwyciężył Gantenbrink (RFN) — 77,989 km/h, w klasie 15-metrowej nieograniczonej — Pronzati (Włochy) na Mosquito — 81,553 km/h, w klasie standard — Perotti (Włochy) — 88,053 km/h.

7 sierpnia. Po dniu odpoczynku, w sytuacji obniżonego ciśnienia i możliwości wystąpienia burz w godzinach popołudniowych, zdecydowano się na konkurencje: dla klas otwartej i 15-metrowej nieograniczonej — **trójkąt 375,9 km** Rieti — Celano — Citta di Castello — Rieti, dla klasy standard — **trójkąt 339,4 km** Rieti — Celano — Umbertide — Rieti. Jak się okazało, w godzinach poprzedzających rozwój burz wznoszenia były bardzo intensywne. W klasie otwartej zwyciężył Vergani (Włochy) na Nimbusie-2 — 129,559 km/h, w klasie 15-metrowej nieograniczonej — Monti (Włochy) na DG-200 — 122,787 km/h, w klasie standard — Perotti (Włochy) — na ASW-19 — 107,235 km/h.

8 sierpnia. Przewidując przejście frontu chłodnego w rejonach na północ od Rieti i możliwość wystąpienia burz, zdecydowano się na przeprowadzenie dla wszystkich klas konkurencji przelotu po **trójkącie 200,8 km/h.** W klasie otwartej zwyciężył Gross (RFN) na Kestrelu-604 — 101,059 km/h, w klasie 15-metrowej nieograniczonej — Paré (Holandia) na Mininimbusie — 106,761 km/h, w klasie standard — Nietlispach (Szwajcaria) na Hornecie — 92,927 km/h.

10 sierpnia. Spadek ciśnienia i możliwość nadejścia frontów nad półwysep Apeniński skłaniała początkowo kierownictwo zawodów do ostrożności w wyborze ryzykownych konkurencji. Sytuacja jednak wyklarowała się i zadecydowano: dla klasy standard — **trójkąt 203,8 km** Rieti — Celano — Meggiano — Rieti, dla klasy otwartej i 15-metrowej nieograniczonej — **trójkąt 276,5 km** — Rieti — Pescasseroli — Meggiano — Rieti. Najszybszy w klasie otwartej był Neubert (RFN) na ASW-17 — 114,743 km/h, przed znaną w Polsce włoską szybowniczką Adelą Orsi — 105,534 km/h; w klasie 15-metrowej nieograniczonej — Musters (Holandia) na LS-3 — 105,927 km/h, w klasie standard — Gloeckl (RFN) na Hornecie C — 93,391 km/h.

12 sierpnia. Po przymusowej jednodniowej przerwie, spowodowanej złymi warunkami meteorologicznymi, zdecydowano przeprowadzić: dla klas otwartej i 15-metrowej nieograniczonej — **trójkąt 451,6 km** Rieti — Pescasseroli — Citta di Castello — Rieti, dla klasy standard — **trójkąt 415 km** Rieti — Pescasseroli — Umbertide — Rieti. Na 19 zawodników lecących w klasie otwartej linię mety osiągnęło siedemnastu, na 17 w klasie 15-metrowej nieograniczonej — sześciu, na 35 w klasie standard — zaledwie czterech. Zwycięzcą w klasie otwartej był Bourgard (Belgia) na Nimbusie — 91,939 km/h, w klasie 15-metrowej nieograniczonej — de Orleans-Borbon (Hiszpania) na ASW-20 — 81,602 km/h, w klasie standard — Perotti (Włochy) na ASW-19 — 84,475 km/h.

13 sierpnia. Zaznaczył się lekki wzrost ciśnienia. Wiatry — przeważnie z północy. Zadania dnia: dla klas otwartej i 15-metrowej nieograniczonej — **trójkąt 343,2 km** Rieti — Celano — Umbertide — Rieti, dla klasy standard — **trójkąt 292,7 km** — Rieti — Meta — Bettona — Rieti. W klasie otwartej zwyciężył Ebner (Austria) na ASW-17 — 106,675 km/h, w klasie 15-metrowej nieograniczonej — de Orleans-Borbon (Hiszpania) na ASW-20 — 100,760 km/h, w klasie standard — Colombo (Włochy) na Cirrusie Standard — 78,630 km/h.

14 sierpnia. Ostatnie konkurencje. Dla klas otwartej i 15-metrowej nieograniczonej — **trójkąt 375,9 km** Rieti — Celano — Citta di Castello — Rieti, dla klasy standard — **trójkąt 290,7 km** Rieti — Celano — Valfabbrica — Rieti. W klasie otwartej zwyciężył Gantenbrink (RFN) na Janusie C — 102,603 km/h, w klasie 15-metrowej nieograniczonej — Musters (Holandia) na LS-3 — 101,139 km/h, w klasie standard — Colombo (Włochy) na Cirrusie Standard — 99,546 km/h.

W rezultacie 11 rozegranych konkurencji (podczas 14 dni zawodów), co jest dużym osiągnięciem sportowym i organizatorskim, tytuł mistrza Włoch na 1979 r. w klasie otwartej zdobył **Piludu-Mantica** na szybowcu Calif A215 — 10 144 pkt, w klasie 15-metrowej nieograniczonej — **Leonardo Brigliadori** na DG-200 — 10 528 pkt, w klasie standard — **Nino Perotti** na ASW-19 — 10 497 pkt.

W klasyfikacji międzynarodowej, czyli w II Górskim Szybowcowym Pucharze Świata, pierwsze miejsce w klasie otwartej zajął **Walter Neubert** (RFN) na ASW-17 — 10 661 pkt, w klasie 15-metrowej nieograniczonej — **Alvaro de Orleans-Borbon** (Hiszpania) na ASW-20 — 10 254 pkt, w klasie standard — **Nino Perotti** (Włochy) na ASW-19 — 10 497 pkt.

Szybowce na których latano w klasie otwartej — ASW-17, Nimbus, Nimbus 2, Nimbus 2B, Nimbus 2C, Calif A215, Kestrel 17, Kestrel 401, Kestrel 604, Janus C; w klasie 15-metrowej nieograniczonej — ASW-20, LS-3, Mininimbus, DG-200, Mosquito, Vega, Libel 301B; w klasie standard — ASW-15, ASW-15B, ASW-19, St. Cirrus, Hornet, Hornet C, Libel 201B, St. Libelle, LS-1F, Phoebus B1, Astir. (z)

Wyżej: Na lotnisku Narodowego Centrum Szybownictwa Rieti, podczas zawodów. Obok — plakat zawodów.

Sztandary lotnicze 2

W poprzednim odcinku omówiliśmy historię frontowego sztandaru 1 PLM „Warszawa”. Sztandar ten od lipca 1950 roku przechowywany jest w Muzeum Wojska Polskiego, w Sali Zwycięstwa.

1 maja 1950 roku żołnierze 1 PLM „Warszawa” otrzymali nowy sztandar ufundowany przez społeczeństwo miasta i powiatu płockiego. Jest to znak bojowy według wzoru z 1946 roku, z motywem Krzyża Grunwaldu. Wzór płatu tego sztandaru z tym właśnie motywem opracował artysta plastyk Zygmunt Koperski. Warto zaznaczyć, że pierwszym sztandarem, na płacie którego pojawił się Krzyż Grunwaldu, był znak bojowy 6 Pomorskiej Dywizji Piechoty (obecnie 6 Pomorska Dywizja Powietrzno-Desantowa) ufundowany przez społeczeństwo Andrychowa i wręczony żołnierzom tej jednostki w tym mieście 30 września 1945 roku. Sztandar ten zdobi na stronie odwrotnej Order Krzyża Grunwaldu aplikowany ze srebrnej lamy. Krzyż jest w otoku wieńca laurowego haftowanego złotą nicią. Na Orderze napis: „HONOR i OJCZYZNA”.



ZNAKI LOTNICZYCH POKOLEŃ

Sztandary według wzoru z 1946 roku miały różne wymiary: dla pułków piechoty ustalono wymiary płatu 100 x 100 cm dla innych rodzajów broni i służb — 65 x 65 cm.

Uroczystość wręczenia sztandaru żołnierzom 1 PLM „Warszawa” w Płocku — 1 maja 1950 roku — miała bardzo podniosły i patriotyczny charakter. Uczestniczyli w niej przedstawiciele władz miejscowych, partyjnych i administracyjnych, mieszkańcy miasta, delegacje z różnych miejscowości powiatu płockiego, przodownicy pracy.

Na uroczystość do Płocka przybył Dowódca Wojska Lotniczych, generał brygady Aleksander Romeyko. On też odebrał sztandar z rąk przewodniczącego Prezydium Miejskiej Rady Narodowej, Tadeusza Gierzyńskiego. Znak bojowy generał Romeyko przekazał dowódcy 1 PLM „Warszawa”, ten zaś z kolei wręczył sztandar chorążemu pocztu sztandarowego.

Płocki sztandar towarzyszył żołnierzom 1 PLM „Warszawa” w szkoleniu i służbie do 1 października 1956 roku, to znaczy do dnia, kiedy żołnierze tej jednostki otrzymali znak bojowy według nowego wzoru z 1955 roku. Do Muzeum Wojska Polskiego sztandar ten został przekazany 27 lutego 1959 roku. Jest to jeden z piękniejszych sztandarów z motywami Krzyża Grunwaldu. Płat wykonany jest z białego i czerwonego wzorzystego jedwabiu z wkładką wewnątrz.

Stronę główną zdobi czerwony Krzyż Grunwaldu, którego ramiona wykończone są srebrną wypustką. Pośrodku grunwaldzkiego orderu orzeł, niemal plastycznie haftowany nicią srebrną; dziób orła i szpony haftowane nicią złotą. Godło jest w otoku wieńca laurowego. Nad godłem srebrną nicią haftowany napis: „HONOR”, pod godłem napis: „OJCZYZNA”. Pola między ramionami krzyża z białego jedwabiu. Na wszystkich czterech polach złotą nicią haftowana nazwa jednostki „1 MPL” (1 Myśliwski Pułk Lotniczy). Pod tym napisem dwie skrzyżowane gałązki lauru w kolorze złotym (haft).

Na stronie odwrotnej jest Krzyż Grunwaldu w kolorze białym. Ramiona krzyża podobnie jak na stronie głównej wykończone srebrną wypustką. Pośrodku w otoku złotego wieńca laurowego złotą nicią haftowany napis „ZA POLSKĘ, WOLNOŚĆ i LUD”. Pola między ramionami krzyża czerwone. W lewym górnym — kontury tarczy herbowej wykonane srebrną nicią, w środku tarczy napis haftowany złotą nicią: „PŁOCK”. W prawym górnym polu na tarczy herbowej kolorową nicią wyhaftowana Syrena. Na polu lewym dolnym, pośrodku tarczy herbowej, napis w kolorze złotym: „1.V.1950” data wręczenia sztandaru). W polu prawym dolnym w środku tarczy herbowej napis: „22.VII.1943” (dzień kiedy do Grigoriewskoje przyjechała pierwsza grupa Polaków.

Pod każdą tarczą są dwie skrzyżowane gałązki lauru. Obie strony sztandaru, główna i odwrotna, obszyte są z czterech stron wężykiem generalskim. Płat z trzech stron wykończony jest złotą frędzlą. Do drzewca płat przymocowany jest za pomocą białego wzorzystego jedwabiu. Samo drzewce jest dwuczęściowe, skręcane pośrodku. W górnej części 21 gwoździ pamiątkowych. Drzewce zakończone jest stylizowanym orłem husarskim (typowy orzeł dla wszystkich sztandarów według wzoru z 1946 roku), który wsparty jest na cokole skrzynkowym. Cokół ma wygrawerowany napis: „1 MPL”. Sztandar zdobi szarfa z napisem haftowanym złotą nicią: „SPOŁECZEŃSTWO MIASTA I POWIATU PŁOCKIEGO”.

Oto niektóre napisy na pamiątkowych gwoździach wbitych w górną część drzewca sztandaru: Prezydent RP Bolesław Bierut, Premier Józef Cyrankiewicz, Minister ON Marszałek Rokossowski, gen. broni Korczyc, gen. bryg. A. Romeyko (autograf tego ostatniego jest także w „Złotej Księdze TPŻ”), płk. A. Michalak, ppłk A. Bystrow (dowódca 1 PLM „Warszawa”), min. Matuszewski, PZPR Płock, TPŻ Płock, Miasto Płock, Powiat Płocki, Zw. Zawodowe Płock, Zw. Bojowników o Wolność i Demokrację, Młodzież Płocka, Przodownicy Pracy Płock, Liga Kobiet Płock.

Dekret Rady Państwa z 9 listopada 1955 roku wprowadził nowy wzór sztandaru dla jednostek wojskowych. Wzór ten obowiązuje aktualnie. Zgodnie z postanowieniami tego dekretu, obecnie sztandary jednostkom nadaje specjalnym aktem Rada Państwa. Sztandar wręcza jednostce Minister Obrony Narodowej lub osoba przez ministra wyznaczona.

Uchwałą Rady Państwa z 11 lipca 1956 roku 1 PLM „Warszawa” otrzymał sztandar według nowego wzoru. Uroczystego wręczenia dokonał Dowódca Wojsk Lotniczych generał broni Jan Turkiel. W imieniu żołnierzy sztandar przyjmował ówczesny dowódca 1 PLM „Warszawa”, mjr pil. Lucjan Kałkus.

...Sala tradycji najstarszej jednostki ludowego Lotnictwa Polskiego. W oszklonej gablocie order Virtuti Militari, którym w 1945 roku pułk został odznaczony i którym w 1946 roku generał Karol Świerczewski frontowy sztandar pułku udekorował. W tej samej gablocie obok Krzyż Komandorski Orderu Odrodzenia Polski z 1975 roku, którym w 30-lecie zwycięstwa został udekorowany sztandar z 1956 roku. Oryginał dokumentu:

„Polska Rzeczpospolita Ludowa. W 30 rocznicę historycznego zwycięstwa nad niemieckim faszyzmem, w uznaniu szczególnych zasług bojowych, za aktywny udział w umacnianiu władzy ludowej oraz systematyczne osiąganie wysokich wyników w dziedzinie gotowości bojowej, szkolenia i patriotycznego wychowania żołnierzy, Rada Państwa nadaje 1 Pułkowi Lotnictwa Myśliwskiego Wojsk Obrony Powietrznej Kraju „Warszawa” Krzyż Komandorski Orderu Odrodzenia Polski. Przewodniczący Rady Państwa — Henryk Jabłoński, Warszawa, dnia 9 maja 1975 roku”.

Przedstawiliśmy historię trzech sztandarów najstarszej jednostki ludowego Lotnictwa Polskiego. Znaki bojowe pułku „Warszawa” uosobiają żołnierski trud kilku lotniczych pokoleń.

RAJMUND KULIŃSKI

NA ZDJĘCIACH:
1 i 2. Strona główna i odwrotna sztandaru 1 PLM „Warszawa”, ufundowanego przez społeczeństwo miasta i powiatu płockiego
3. W uroczystości wręczenia sztandaru 1 PLM „Warszawa” 1 maja 1950 roku uczestniczył Dowódca Wojsk Lotniczych, gen. bryg. Aleksander Romeyko.
4. Z rąk dowódcy pułku sztandar odbiera pocztu.
5. Warka, sierpień 1978. Trzy sztandary 1 PLM „Warszawa” w czasie apelu poległych.
6. Poczet sztandarowy 1 PLM „Warszawa” ze sztandarem z 1956 roku. Zdjęcie z sierpnia 1976 roku.
7. Uroczysty moment wbijania gwoździ pamiątkowych w drzewce sztandaru.
8. Warka, sierpień 1978 rok. Prezentacja trzech sztandarów 1 PLM „Warszawa społeczeństwu Warki.

Zdjęcia: Władysław Kozłowski (3)
Ze zbiorów Muzeum Wojska Polskiego
M. Ciunowicz (2)
i autora (3)


3

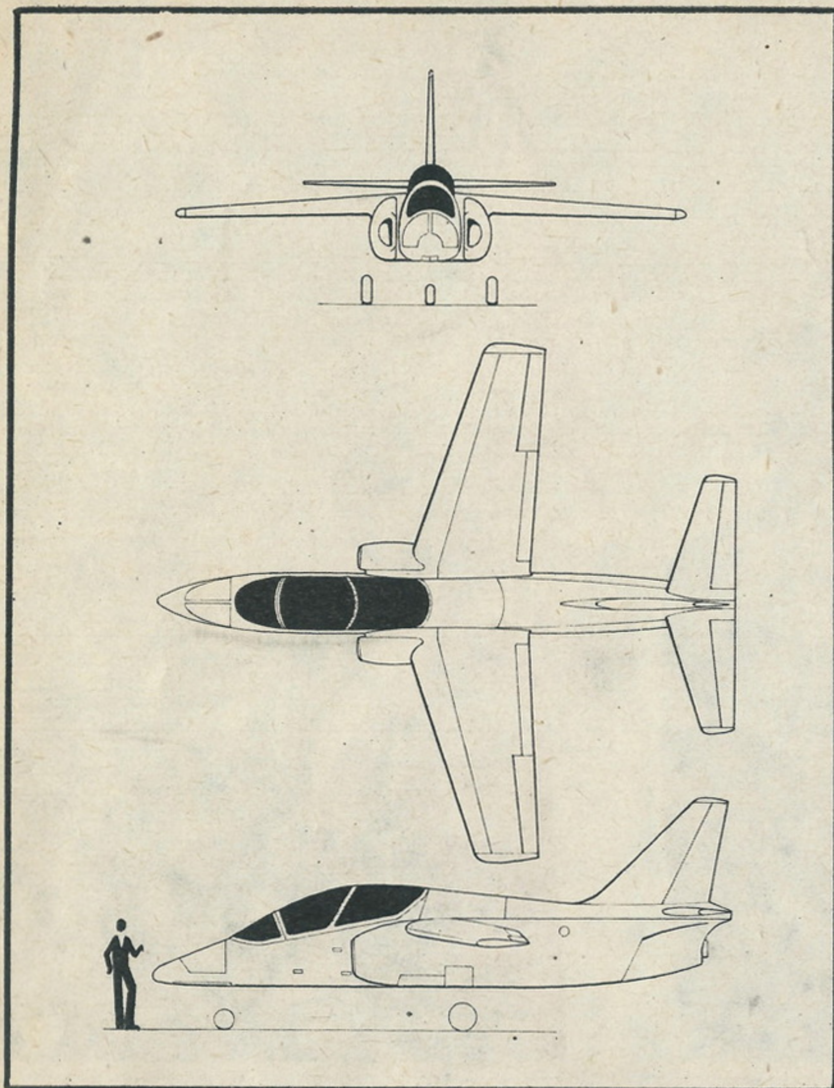

6


4


422
7


5


8





LEKKI SAMOLOT SZKOLNO-TRENINGOWY SIAI MARCHETTI S.211

Na tegorocznym salonie lotniczym w Paryżu włoska wytwórnia lekkich samolotów Siai Marchetti zademonstrowała makietę odrzutowego samolotu szkolno-treningowego, budowanego z inicjatywy własnej wytwórni, która spodziewa się znaleźć rynek zbytu na samolot znacznie tańszy od opracowanych ostatnio ciężkich samolotów szkolno-treningowych i treningowych przejściowych. Szkolne samoloty tłokowe SF.260 eksportowane są bowiem do szeregu krajów trzeciego świata. Prototyp samolotu S.211 ma dokonać pierwszego lotu w 1981 r.

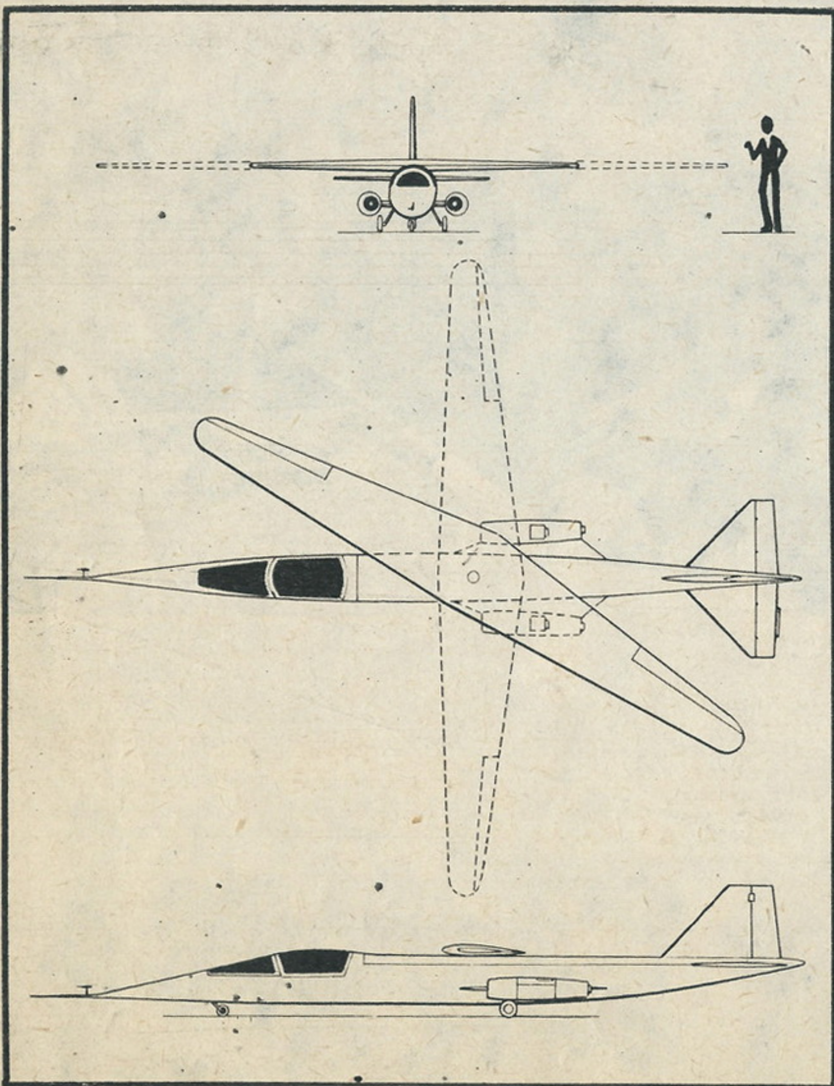
S.211 jest jednosilnikowym dwumiejscowym grzbietopłatem. Zastosowano profil nadkrytyczny o dość grubym profilu: 15% u nasady i 13% na końcu skrzydła. Konstrukcja płata jest dwudźwigarowa. Na skrzydłach znajdują się lotki wychylane o kąt ± 20° i wychylane elektrycznie klapy Fowlera o maksymalnym wychyleniu 40°. Kadłub o konstrukcji półskorupowej mieści w części nosowej wyposażenie radionawigacyjne. Kabina jest dwumiejscowa, ciśnieniowa, przykryta jednoczęściową osłoną otwieraną na bok. Przewyższenie drugiego fotela wynosi 280 mm. Fotele typu Martin-Baker Mark 10. Za kabiną załogi znajduje się drugi przedział urządzeń radionawigacyjnych. W tylnej części umieszczono dwuprzepływowy silnik odrzutowy Pratt-Whitney JT15D-1 o ciągu 9,81 kN. Silnik ten charakteryzuje się dość wysokim stosunkiem przepływów (3,3:1).

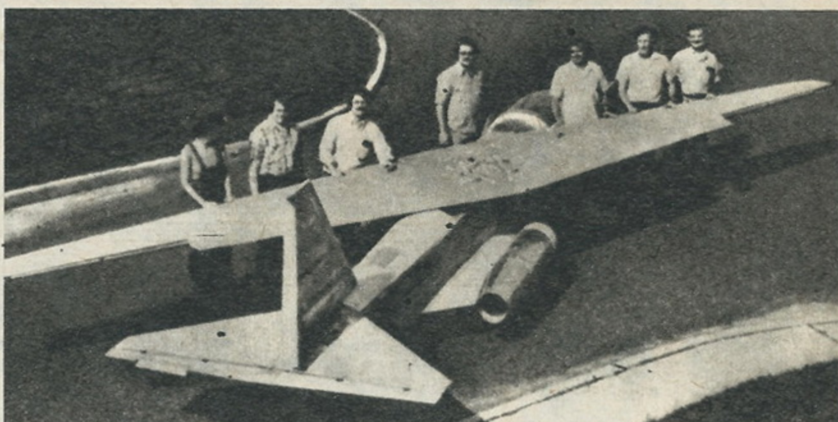
Usterzenie samolotu jest konwencjonalne, pionowe — skośne. Wyważenie podłużne odbywa się za pomocą przestawiania statecznika pionowego. Podwozie S.211 jest trójpodporowe z przednim kołem, całkowicie wciągane w locie do kadłuba. Samolot wyposażony jest w prostą instalację hydrauliczną do wypuszczania i wciągania podwozia i hamulców aerodynamicznych (umieszczonych pod kadłubem, przed podwoziem głównym). Wyposażenie samolotu umożliwia loty w trudnych warunkach atmosferycznych. Uzbrojenie S.211 mocowane jest na czterech węzłach podskrzydłowych, każdy przystosowany do przenoszenia uzbrojenia o masie do 150 kg.

(T. K.)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 8,0 m, długość — 9,28 m, wysokość — 3,73 m, pow. płata — 12,6 m^2. **Masy:** masa własna — 1 420 kg, masa startowa (w konfiguracji gładkiej) — 2 200 kg, z uzbrojeniem — 2 800 kg. **Osiągi:** max. prędkość na wys. 7 500 m — 648 km/h, min, prędkość — 122 km/h, pułap praktyczny — 12 000 m, długość startu do wys. 15 m — 440 m, długość lądowania z wys. 15 m — 530 m.

konstrukcje zagraniczne





SAMOLOT DOŚWIADCZALNY Z OBROTOWYM PŁATEM AD-1

W maju br. przekazano do badań w NASA doświadczalny samolot AD-1 wyposażony w przestawiany obrotowo płat. Płat ten zamocowany jest w środkowym punkcie obrotowo do grzbietu kadłuba. Przy starcie i lądowaniu płat jest prostopadły do podłużnej osi kadłuba, a podczas lotu kąt skosu może się zmieniać do 60°, przy czym połowa skrzydła ma skos do przodu, połowa do tyłu. Płat taki o stosunkowo dużym wydłużeniu charakteryzuje się małym oporem i ekonomią zużycia paliwa podczas lotu z dużą prędkością, zachowując wysoki współczynnik siły nośnej przy starcie i lądowaniu. Mechanizm zmiany kąta skosu jest znacznie prostszy niż we współczesnych samolotach wyposażonych w skrzydła o zmiennej geometrii. Przed przystąpieniem do budowy prototypu wykonano badania tunelowe oraz próby modeli latających zdalnie sterowanych. Doświadczalny jednomiejscowy samolot, będący z wykonaną w skali wersją ewentualnego, przyszłego samolotu pasażerskiego, wykonany został przez firmę Ames Industrial Corg of Bohemia na podstawie rysunków NASA.

AD-1 jest samolotem laminatowym. Konstrukcję płata i kadłuba stanowi różna w zależności od potrzebnej wytrzymałości danego elementu liczba warstw tkaniny szklanej, przesyconej żywicą, klejonej do pianki uretanowej. Na płacie zmienia się ona od 19 warstw w części centralnej do 4 na końcu skrzydła. Płat ma jedynie cztery żebra przenoszące obciążenia od lotek. Na kadłubie znajdują się 4 warstwy tkaniny, ale aż 36 w obszarze zamocowania skrzydła.

Usterzenie jest klasyczne. Podwozie samolotu trójpodporowe jest stałe, o konstrukcji laminatowej. Prześwit pomiędzy kadłubem a ziemią wynosi jedynie 11,4 cm. Zespołem napędowym są dwa silniki odrzutowe Microturbo TRS — 18 — 046 o ciągu 0,98 kN każdy, umieszczone w gondolach na wysięgnikach po obydwóch stronach kadłuba. Zapas paliwa w dwóch zbiornikach kadłubowych wynosi 300 dm^3. Przestawianie płata odbywa się z prędkością 3°/s za pomocą dwóch silników elektrycznych o napięciu 28 V.

T. K.

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 9,85 m, długość — 11,82 m, wysokość — 1,98 m, pow. płata — 8,6 m^2, wydłużenie — 11,2. **Masy:** masa własna 533 kg, masa startowa — 809 kg. **Osiągi:** max. prędkość — 400 km/h.

UFO

zidentyfikowane obiekty latające

JANUSZ WOJCIECHOWSKI **2**

● Zjawiska świetlne związane ze Słońcem i Księżycem, kosmiczną telekomunikacją optyczną i eksperymentami z zakresu termografii (np. we Francji).

● Halucynacje indywidualne i zbiorowe (pod wpływem narkotyków, środków psychotropowych itp.).

● Wizje mistyczne fanatyków pseudoreligijnych (występujące np. pod Katanią, w okolicy sycylijskiego wulkanu Etna we Włoszech oraz w Hiszpanii). Charakterystyczne, że miejsca te leżą w obszarze działania doświadczalnych satelitów łącznościowych np. ESA OTS (m. in. do prób bezpośredniego przekazu obrazów telewizyjnych w zakresie mikrofalowym), a w pobliżu znajdują się ośrodki szkolenia specjalistów łączności NATO, lub naziemne stacje satelitarne (wojskowe i Intelsat).

● Tajne eksperymenty wojskowe. Według źródeł zachodnich mogą to być próby amerykańskie związane z: daserem (odwrotność lasera) powodującym sztuczne ciemności, zapalaniem sztucznego słońca plazmowego, prowadzonymi od 1975 r. na pustyni White Sands badaniami działa laserowego, bronią laserową Spade do zwalczania samolotów, satelitów i rakiet balistycznych (pierwsza udana próba w 1970 r.), bronią mikrofalową dużej i małej mocy do przegrzewania organizmów ludzkich, podnoszenia ciśnienia krwi, zakłócania czynności mózgu i układu nerwowego, a także eksperymentarne ze sterowaniem ludzi na odległość poprzez wywoływanie w ich mózgach mikrofalami odpowiednich szumów, a nawet poleceń słownych (zajmuje się tym np. Instytut Badań Mózgu Uniwersytetu Kalifornijskiego), bombą grawitonową powodującą, że wszystko wokół staje się niezwykle ciężkie (teorią fizyka prof. Nieburga zainteresowała się armia USA), eksperymentami związanymi z antymaterią (w USA rozważano możliwość rozpoczęcia prac nad tą bronią w końcu lat 60, a z inicjatywą wystąpiła CIA, marynarka wojenna i władze Narodowej Akademii Nauk), bronią psychologiczną służącą do wywoływania masowej hipnozy i halucynacji, bronią infradźwiękową powodującą zakłócenia wzroku, ataki epilepsji, uczucie paraliżującego strachu itp. (zjawiska te są badane we Francji, RFN i USA).

Można jeszcze dodać, że w okresie napaści amerykańskiej na Demokratyczną Republikę Wietnamu (1965—1968) w zachodniej prasie lotniczej pojawiły się informacje o próbach wyposażenia samolotów USA w generatory pokładowe różnych pól fizycznych dla „odpychania" od nich atakujących pocisków rakietowych ziemia-powietrze i powietrze-powietrze.

Warto przypomnieć (za brytyjskim czasopismem fachowym New Scientist), że na progu 1978 r. w badaniach wojskowych na całym świecie brało udział 400 000 uczonych i inżynierów, gdy w przełomowej fazie realizacji programu księżycowego Apollo „tylko" 25 000.

Poza tym zdarzają się różne dowcipy techniczne w celu wywołania krótkotrwałej sensacji (np. UFO-podobne, soczewkowe modele sterowców zdalnie sterowanych studentów brytyjskich i amerykańskich). Do





UFO, od którego oderwał się tajemniczy obiekt. Pozostawił on nawet ślad na ziemi, zbadany przez policję. Długo uznawano to za ślad po lądowniku UFO-nautów. Obecnie wiadomo, że było to zjawisko elektro-meteorologiczne, tzw. prekursor.

tej samej grupy można zaliczyć celowo fałszowane zdjęcia fotograficzne UFO. Najczęściej są to zdjęcia zwykłych talerzy ze sterami i licznymi szczelinami, palniki gazowe odwrócone o 180 stopni, retusze na negatywach i odbitkach, modele z plastyku i drewna, fotomontaże, zdjęcia trikowe z piłkami tenisowymi. Natomiast światowy zbiór wiarygodnych zdjęć UFO liczy ponad 3 500 fotografii. Ale nie ma wśród nich żadnego zdjęcia UFO stojącego po wylądowaniu na ziemi. Są to zawsze UFO w locie i to na zdjęciach nieostrych.

Czy możliwe jest zbudowanie latającego talerza o właściwościach przypisywanych UFO? Są to: zakres prędkości użytkowych — od 0 do 2 500—3 000 km/h, masa całkowita — 10 000 do 30 000 kg, przyspieszenia liniowe — do 20 000 g, wznoszenie pionowe — 125 m/s, pułap — ponad 500 km, itd. Oczywiście, ale pod warunkiem, że przed tym zostanie rozwiązany problem wykorzystania siły grawitacyjnej. Jak dotąd nic o tym nie wiadomo. Wiadomo natomiast oficjalnie, że badania tajemnicy grawitacji ziemskiej są prowadzone od szeregu lat przez Akademię Nauk ZSRR, Uniwersytet w Maryland w USA, Instytut Fizyki i Astrofizyki Maxa Plancka w RFN, ośrodek fizyki we Frascati (koło Rzymu) we Włoszech. Wciąż poszukuje się fal grawitacyjnych, grawitonów (hipotetycznych kwantów pola grawitacyjnego) itp.

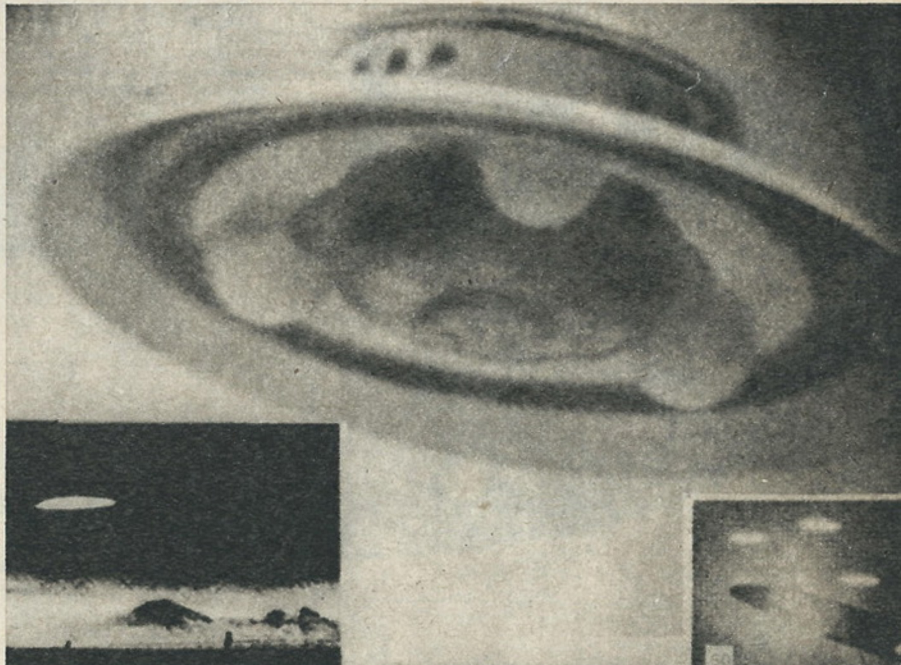
W latach 60 we Francji demonstrowano publicznie w ośrodku aerodynamicznym spory model latającego talerza, który unosił się na zasadzie elektrostatycznej. Próby modeli jonolotów i samolotów poruszanych energią mikrofalową prowadzone są w USA od wielu lat, a zapoczątkował je znany konstruktor lotniczy I. Sikorsky.

W 1956 r. w poważnym szwajcarskim miesięczniku lotniczym ukazał





Jedna z rewelacji. Włoch Monguzzi sfotografował w 1952 r. podczas wędrówki wysokogórskiej w obszarze Bernina latający talerz i do tego UFO-nautę. Po kilku minutach UFO wystartowało bezszelestnie i zniknęło wśród gór. Przykład fałszerstwa fotograficznego wysokiej klasy.



Słynny przed laty wielki wenusjański statek zwiadowczy z załogą, wykryty przez amerykańskiego ufologa G. Adamskiego. Nie był taki wielki, wystarczy porównać jego średnicę z piłkami tenisowymi przyklejonymi od dołu do jakiegoś zwykłego ziemskiego talerza.

się artykuł o „locie antygrawitacyjnym". Podano, że szereg ośrodków badawczych w USA pracuje w kierunku odciążenia ciał masowych poprzez doprowadzenie energii. W ten sposób osiągnięto wówczas zmniejszenie masy określonych materiałów o 30 procent. Były to latające dyski o średnicy do 0,6 m stanowiące odmianę kondensatorów dwupłytowych. Pod wpływem napięcia 50 000 V i mocy ciągłej 50 W obiekty te latały swobodnie po kręgu o średnicy 6 m z prędkością 19 km/h. Następnie rozpoczęto próby z większymi obiektami latającymi. Podobno 3% obserwacji UFO dotyczyło wówczas eksperymentów związanych z „elektrograwitacją". Ośrodki badawcze UFO w Nowym Jorku, Lawndale w USA w Wiesbaden w RFN twierdziły, że są to próby napędu elektromagnetycznego (wzajemne oddziaływanie pól elektrycznych i magnetycznych na zmianę kierunku zjonizowanego powietrza).

DOKOŃCZENIE NASTĄPI



Latające talerze sfotografowane w połowie lutego 1977 r. w Jałcie w ZSRR. Były to obłoki soczewkowe (lenticularis).



Jedno z najpiękniejszych zdjęć UFO. Okazało się ono galaktyką Sombrero (NGC-4594).

GODŁO I BARWA W LOTNICTWIE POLSKIM

Tekst i rysnuki: TOMASZ J. KOWALSKI

MALOWANIE I OZNAKOWANIE SAMOLOTÓW POLSKICH SIŁ POWIETRZNYCH w Wielkiej Brytanii 1940—1946

115

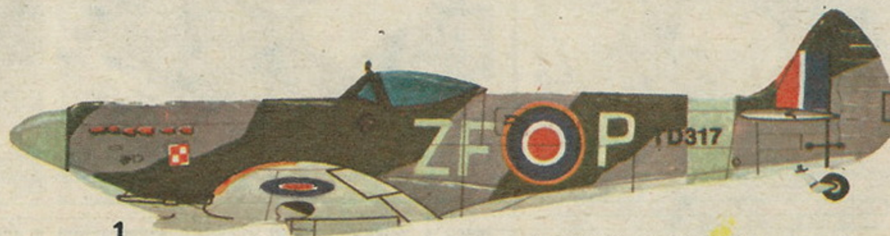
Ponownie wracamy do malowania i oznakowania samolotów w Polskich Siłach Powietrznych (PSP) na terenie Wielkiej Brytanii. Najpierw zostaną podane informacje uzupełniające materiał, przedstawiony w odcinkach nr 39—42 i 60 GiB.

Na początek — o godłach dywizjonów PSP. Obok obowiązującego w RAF, a tym samym w PSP, systemu oznaczania dywizjonu kodem złożonym z dwu liter, w jednostkach polskich stosowany był także zwyczaj oznaczania samolotów godłem dywizjonu w postaci barwnego elementu figuralnego czy też alegorycznego, malowanego na kadłubie samolotu. Takimi godłami oznaczano samoloty w dywizjonach PSP: 302, 303, 306, 308, 309, 315, 316, 317, a więc w dywizjonach myśliwskich (w 309 dywizjonie godła pojawiły się dopiero na samolotach P 51 Mustang Mk. III). Część z tych godeł została już przedstawiona (nr 41—42) natomiast dzisiaj podajemy godła dywizjonów 308 i 309. W 309 dywizjonie po przemianowaniu go na myśliwsko-rozpoznawczy i wyposażeniu w samoloty Mustang Mk. IA nie stosowano literowego kodu dywizjonu a jedynie oznaczenie literowe każdego samolotu. Taki system oznakowania był charakterystyczny dla wszystkich dywizjonów o takim przeznaczeniu w latach 1942—1944.

Kolejny element to kolor kodu literowego na samolotach Polish Fighting Team w ramach 145 dywizjonu RAF: czerwony z białą obwódką, a nie czarny z białą obwódką. Dalej — na samolotach Spitfire IXC używanych przez PFT malowano prawdopodobnie biało-czerwone szachownice. Ostatnio ukazało się zdjęcie przedstawiające wspomniany samolot (w Le Fanatique de L'Aviation nr 2—4/79).

Samoloty Wellington w Lotnictwie Obrony Wybrzeża (odcinek nr 40) miały malowanie odmienne od samolotów Lotnictwa Bombowego. Ich powierzchnie dolne i boczne malowano na kolor biały, natomiast powierzchnie górne w zależności od czasokresu analogicznie jak w Lotnictwie Bombowym, lub też w plamy w kolorach ciemny szary morski (extra dark sea grey) i ciemnym szarym (dark slate grey). Litery kodu w kolorze czerwonym, a nie czarnym jak to pokazano na rys. 11 w odcinku 42. Od 1939 do 1945 r. na samolotach malowano „indykatory gazowe" w postaci kwadratów, trójkątów lub okręgów o powierzchni 91,44 cm².

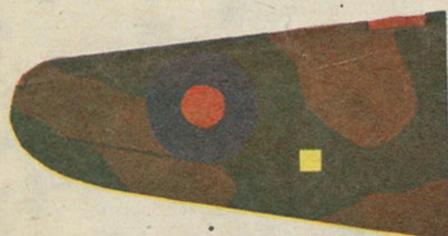

1A



1


2A

PLANSZA: 1. Samolot Supermarine Spitfire Mk. XVIE kpt. pil. Karola Pniaka z godłem 308 dywizjonu. 1A. Godło dywizjonu krakowskiego. 2. Mustang Mk.III z 309 dywizjonu. Zwraca uwagę numer seryjny malowany na dolnej powierzchni płata. 2A. Godło 309 dywizjonu. Na zdjęciach nie widać strzał jakie występują w odznace metalowej 309 dywizjonu. 3. Umieszczenie „indykatora gazu" na płacie samolotu Hawker Hurricane. 4. Umieszczenie „indykatora gazu" oraz napisów eksploatacyjnych na płacie samolotu Spitfire.


3

WALK OUTBOARD

Wheels up when indicator flush.



2



4

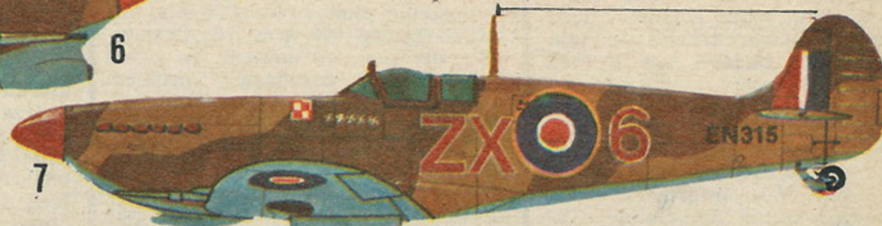


5

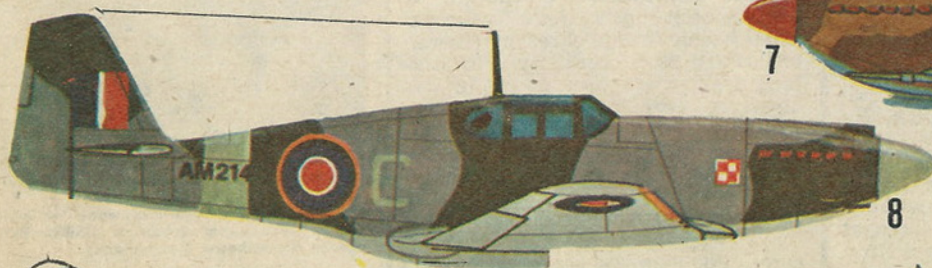
5. Samolot Spitfire Mk.Vb z 302 dywizjonu z malowanym godłem tego dywizjonu. 6. Spitfire Mk.VC z Flight „C" dywizjonu 145. Samolot miał numer EN247 (numer częściowo zamalowany). 7. Spitfire Mk.IXC z „Flight „C" dywizjonu 145. Na tym samolocie latał płk Iżycki. 8. Mustang Mk.I AM 214 „C" por. pil. Kazimierza Karaszewskiego z 309 dywizjonu. 9. Wersja szkolna samolotu Fairey Battle używana do szkolenia w 304 dywizjonie. 10. Rozmieszczenie napisów eksploatacyjnych na prawej burcie samolotu Hurricane.



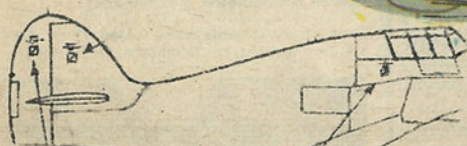
6

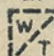


7



8


10



Kowalski ©



9

BUZIO OŻENIŁ SIĘ

Przyznam, że parę dni temu zostałem, co rzadko mi się zdarza, kompletnie zaskoczony. W dodatnim tego słowa znaczeniu. Oto bowiem dowiedziałem się, z sympatycznego listu jaki przysłał do redakcji Mieczysław Przybylski w imieniu wrocławskiego środowiska lotniczego, że pierwowzorem, protoplastą znanej dziś w całej niemal lotniczej prasie Europy postaci Alojzego Buzia „pilota doskonałego", jak go określił jego rysownik Wiesław Fuglewicz — jest Józef Bujak.

A więc Alojzy Buzio, znakomita figura niedoścignionego w swych pomysłach dzielnego, dowcipnego i tak bardzo wzbudzającego sympatię „pilota uniwersalnego", dzieło równie znakomitego naszego artysty Wiesława Fuglewicza to świetnie znany lotniczej braci instruktor pilotażu z Wrocławia, zawsze wesoły i rozgadany, nawet w powietrzu przez radio, nauczyciel, inżynier, lekarz, członek Państwowej Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej Józio Bujak. Zwą go jeszcze, zdradzę tu, kiciuś miciuś albo Buzio Jujak.

Autor listu do redakcji powiadomił nas, że był naocznym świadkiem nieprzeciętnej uroczystości: Józef Leon Bujak zawarł związek małżeński z 29-letnią wrocławską pilotką, inżynierem instruktorem pilotażu Małgorzatą Lempart. Oddajmy teraz głos Mieczysławowi Przybylskiemu, który z humorem donosi co następuje:

Buzio Jujak, lat 49, został mężem! Stało się to we wrocławskim Urzędzie Stanu Cywilnego 20 września br. o godz. 15, z małym opóźnieniem. Świadkami ceremonii byli: dr med. Jadwiga Bachman, żona szefa wyszkolenia Andrzeja Bachmana i znany instruktor pilotażu Achil Rudnik, oraz liczne grono lotniczej rodzinki Wrocławia.

Moment zaślubin był szokującym przeżyciem dla Józia (z nalotem 5 000 godzin): zapomniał dowodu osobistego! Sytuację błyskawicznie opanowała panna młoda: ucałowawszy roztrzęsionego Buzia powiedziała: Ziuteczku, nie denerwuj się, jedź spokojnie do domku po dowód, a ja tymczasem przygotuję lampy błyskowe do zdjęć (stąd małe opóźnienie ceremonii).

Pan młody zachował się potem fenomenalnie: podziękował serdecznie przedstawicielowi społeczeństwa i państwa za życzenia na nowej drodze życia, składając zarazem uroczyste przyrzeczenie, że jego małżeństwo będzie w całej pełni polską patriotyczną rodziną, dla której dobro Ojczyzny i Jej ludowego lotnictwa będzie nadrzędnym wspólnym celem, jako obojga pilotów-instruktorów.

Składając to przyrzeczenie, ucałował godło państwowe — Orła zawieszonego na ozdobnym łańcuchu togi przedstawiciela państwa (patrz zdjęcie). Jak oświadczył kierownik Urzędu Stanu Cywilnego mgr Tadeusz Stępień, jest to pierwszy w jego długoletniej pracy przypadek tak wyjątkowo pięknego, patriotycznego zachowania się małżonków w czasie ceremonii ślubnej.

Cała wrocławska rodzina lotnicza składa nowożeńcom moc serdecznych, gorących życzeń wszelkiej pomyślności na nowej drodze życia, długich lat zdrowia i wielu tysięcy godzin lotów instruktorskich w szkoleniu młodych polskich orłów.

Skrzydlata Polska dołącza się, oczywiście, do tych życzeń, przesyłając je Pani Małgorzacie do Wrocławia a „dzielnemu pilotowi Buziowi" — do dalekiej Etiopii gdzie pełni od niedawna trudną, odpowiedzialną pracę latającego lekarza.

(z)



listy

ZMARŁ TADEUSZ WICHERKIEWICZ

Szanowna Redakcjo!

7 marca 1979 r. zmarł w szpitalu w Gostyninie pułkownik pilot-obserwator Tadeusz Wicherkiewicz. Był on jednym z trzech oficerów, którzy zostali na ziemi radzieckiej po odjeździe armii generała Andersa do Iranu i na Bliski Wschód. Wspominał o tym, w telewizyjnym wywiadzie, generał Zygmunt Berling.

W roku 1943, gdy na lotnisku w Grigoriewskoje utworzona została pierwsza polska eskadra, znalazł się w niej również porucznik Wicherkiewicz, który po śmierci pierwszego dowódcy eskadry majora Czesława Kozłowskiego został jej dowódcą. W niedługim czasie, już w stopniu majora, Wicherkiewicz przeniesiony został do dowództwa korpusu, a potem ponownie wrócił do lotnictwa i został dowódcą trzeciej eskadry szkolnej, z którą po wyszkoleniu wraz z 1 Pułkiem Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" przyleciał do Polski na lotnisko w Zadybiu Starym.

24 września 1944 r. major Wicherkiewicz poprowadził jeden z trzech kluczy do lotu bojowego nad Warszawę, podczas którego jego samolot trafiony został pociskiem i stanął w płomieniach. Wicherkiewicz ratował się na spadochronie, dostając się do niewoli niemieckiej.

Po skończonej wojnie major Wicherkiewicz przejął dowództwo pułku „Warszawa" od majora Gaszyna i już jako pułkownik dowodził pułkiem do roku 1949.

Kazimierz Śmigielski

Rys. W. Fuglewicz



korespondencje

AEROKLUB POZNAŃSKI

30 września br. na lotnisku klubowym w Kobylnicy rozegrano XVII Wojewódzkie Zawody Latawcowe, zorganizowane przez WSS Społem i Aeroklub Poznański. Zawodnicy, którzy zdobyli największą ilość punktów w kategorii latawców płaskich i skrzynkowych, zostali nagrodzeni upominkami i dyplomami oraz odbyli podniebną wycieczkę samolotem An-2. Zawody spotkały się z dużym zainteresowaniem młodzieży niezrzeszonej, która tłumnie przybyła na lotnisko. Zorganizowaną grupą przybyła m. in. młodzież oraz dzieci pracowników Sądu Wojewódzkiego z Poznania. Zorganizowano dla nich pokazy sprzętu lotniczego, prelekcję o 60-leciu powstania Aeroklubu Polskiego w Poznaniu oraz zapoznano z warunkami przyjęć na szkolenie szybowcowe i spadochronowe. Wycieczkę samolotem An-2 nad Poznaniem i okolicą odbyło tego dnia ponad 200 dzieci.

X

7 października br. przedstawiciele poszczególnych sekcji specjalnościowych Aeroklubu Poznańskiego wzięli udział w pokazach zorganizowanych z okazji „Dni rokickich wierzbantów" w Rokietnicy. Zaprezentowano tu zgromadzonej publiczności pokazy modeli na uwięzi i sterowane radiem (W. Baranowski), akrobację na samolocie Zlin-526F, którą wykonał pilot Marian Biegański, skoki spadochronowe na stadion sportowy (Zygmunt Renz, Krzysztof Kluj, Marek Sadalski) oraz ekspozycję i start balonu na ogrzane powietrze Canon (pilot Ireneusz Cieślak). W czasie pokazów popularyzowano tradycje Aeroklubu Poznańskiego oraz warunki przyjęcia na szkolenie szybowcowe i spadochronowe.

Mgr Marian Gutowski

AEROKLUB TATRZAŃSKI

Zgodnie z kalendarzem imprez Aeroklubu PRL, 7 października br. rozegrane zostały XXVI Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających na zboczu, sterowanych mechanicznie (F1E). I w tym roku, na zboczu góry Wdżar położonej koło Czorsztyna, zameldowała się grupa miłośników tej kategorii modeli latających.

Bardzo silny wiatr, przekraczający okresami prędkość 15 m/s, nie pozwolił w pełni zademonstrować lotów starannie przygotowanych modeli, sterowanych bez wyjątku prętem magnetycznym.

Na starcie stanęli modelarze Aeroklubu Tatrzańskiego, gospodarza i organizatora zawodów, oraz modelarze z Aeroklubu ROW. Po ciekawej walce zwyciężył Jacek Pawlik, uzyskując 662 pkt., przed Tadeuszem Wiśniowskim — 543 pkt. i Markiem Bogaczem — 531 pkt. (wszyscy z Aeroklubu Tatrzańskiego).

Wiesław Jakubowski



ZDZISŁAW BORUTA

7 sierpnia br. zmarł mgr inż. Zdzisław Boruta, jeden z aktywniejszych działaczy lotnictwa amatorskiego na Dolnym Śląsku. Jego zamiłowania lotnicze sięgały czasów przedwojennych. W 1938 r. ukończył kurs szybowcowy, a w 1939 przyjęty został do szkoły lotniczej w Dęblinie. Niestety — wojna pokrzyżowała wszystkie Jego plany.

Nasza znajomość datowała się od 1968 r. Widząc mnie latającego na Cirrusie, sam postanowił zbudować samolot. Miał on powierzchnię nośną ponad 20 m². Dwupłat, na kołach z samochodu osobowego, z obszerną kabiną. Skrzydła prostokątne, ze skasowanego szybowca ABC. Pomysłowo rozwiązany kadłub. Silnik 2-cylindrowy, bokser, z ciężkiego motocykla. Potem miał być zastosowany nowy silnik, o mocy ok. 69 kW, pięciocylindrowy, gwiazdowy, dwusuwowy, ze sprężarką tłokową. Konstrukcyjnie wyglądał bardzo czysto.

Inżynier Boruta był duszą i siłą napędową całego amatorskiego ruchu lotniczego na terenie Dzierżoniowa. Nawiązał ścisłe kontakty z pionierami lotniarstwa na Dolnym Śląsku. Łączył w sobie wiele zalet: dynamikę działania, odwagę i ostrożność, opiekuńcze stanowisko w stosunku do młodszych. Był wspaniałym kolegą na biwakach lotniczo-amatorskich, które organizowaliśmy w różnych rejonach Dolnego Śląska. Niezależnie od budowy samolotu, przystąpił do zastosowania silnika w szybowcu Czapla.

Śmierć przerwała realizację tych zamierzeń. Długo będziemy pamiętać Przyjaciela wspólnych zamierzeń lotniczych.

Józef Borzęcki

OGŁOSZENIA DROBNE

Udostępnię dokumentację lotni MARS AGAT, SEMP, samolotów, wiatrakowców, silników lotniczych. Bogusław Nowicki, ul. Obornicka 29/2, 51-113 Wrocław.

(ogł. nr 3)

Aeroklub Ziemi Zamojskiej pilnie poszukuje mechanika lotniczego oraz kandydata na szefa technicznego. Podania z życiorysem należy kierować pod adresem: Aeroklub Ziemi Zamojskiej, 22-400 Zamość, ul. Pereca 2. Warunki pracy i płacy do uzgodnienia w biurze przy ul. Pereca 2 lub telefonicznie (nr 3353).

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA" — tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny — Jerzy R. Konieczny, z-ca red. nacz. — Tadeusz Malinowski, sekretarz redakcji — Jerzy Zarębski, kierownicy działów — Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski; redaktor graficzny — Jolanta Kalita, redaktor techniczny — Irena Bąkowicz, sekretariat redakcji — Wanda Szawarska. Stali współpracownicy — Tadeusz Chwałczyk, Bolesław Gaczkowski, Jerzy Grzegorzewski, Bernard Koszewski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Malejko, Wiktor Wionczek, Janusz Wojciechowski.

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1; telefony: 27 33 78 — redaktor naczelny i sekretariat, 27 52 60 — kierownicy działów.

WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa; telefon — centrala 49 27 51 do 9.

PRENUMERATA: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa–Książka–Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach:
– do dnia 25 listopada na I kwartał i I półrocze roku następnego i cały rok następny,
– do 10 marca na II kwartał roku bieżącego,
– do 10 czerwca na III kwartał i II półrocze roku bieżącego,
– do 10 września na IV kwartał roku bieżącego.

Cena prenumeraty: kwartalnie 65 zł
półrocznie 130 zł
rocznie 260 zł.

Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa–Książka–Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW — w urzędach pocztowych.

Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa–Książka–Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71.

Prenumerata ze zleceniem wysyłki za grancię jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zleceniodawców instytucji i zakładów pracy.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 10 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 38 zł za 1 cm², ogłoszeń urzędowych – komunikatów 42 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę – może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 2.XI.1979 r. Zam. 987. C-

PRZELOT

W 60 rocznicę historycznego przelotu S. Tibora na samolocie Brandenburg C-1, z Węgier do ZSRR z powrotem, radiomodel tego samolotu w skali 1 : 7 wykonał lot etapowy na trasie długości 281 km: Debreczyn, Hortobágyot, Tiszafüredet, Gyöngyöst, Gödällot, Budapeszt. Model był zbudowany i pilotowany przez J. Pintera i I. Mohaia. Był to jeden z elementów uświetniających obchody tej rocznicy, w której ze strony radzieckiej udział wzięła m.in. delegacja DOSAAF z marszałkiem lotnictwa A. Pokryszkinem. W 1919 r. rewolucjonista węgierski S. Tibor przeleciał na C-1 do Kijowa, a potem do Moskwy, gdzie został przyjęty przez W. Lenina. Następnie powrócił do Budapesztu.



W TROSCE O MŁODZIEŻ LOTNICZĄ

W centrum metodyczno-technicznym młodzieży Veruda w Puli w Jugosławii znajduje się m.in. dział: Mała szkoła lotnictwa (dwie pracownie dla 50 osób). Jest to modelarnia lotnicza i kosmiczna oraz sala zajęć teoretycznych z pomocami naukowymi do szkolenia szybowników i spadochroniarzy. Przyszli piloci szybowcowi i samolotowi mają poza tym do dyspozycji salę z symulatorem lotu wg przyrządów (na zdjęciu). Nowoczesny ośrodek Veruda ma 8 działów i bibliotekę techniczną. Dział lotniczy jest największy.

PIERWSZY OLIMPIJCZYK

Niedźwiadek Topa będący maskotką Olimpiady-80 wybrał się w podróż do miast, w których będą w przyszłym roku rozgrywane poszczególne turnieje. Tym razem wylądował na lotnisku w Mińsku. Przyleciał tu z Moskwy (wśród innych pasażerów) pod opieką tresera Elwiny Podczernikowej. Topa, który urodził się 23 października 1974 r. (w dniu oficjalnego przyznania Moskwie miana stolicy XXII Olimpiady), z dumą nosi pas z 5 kółkami olimpijskimi.

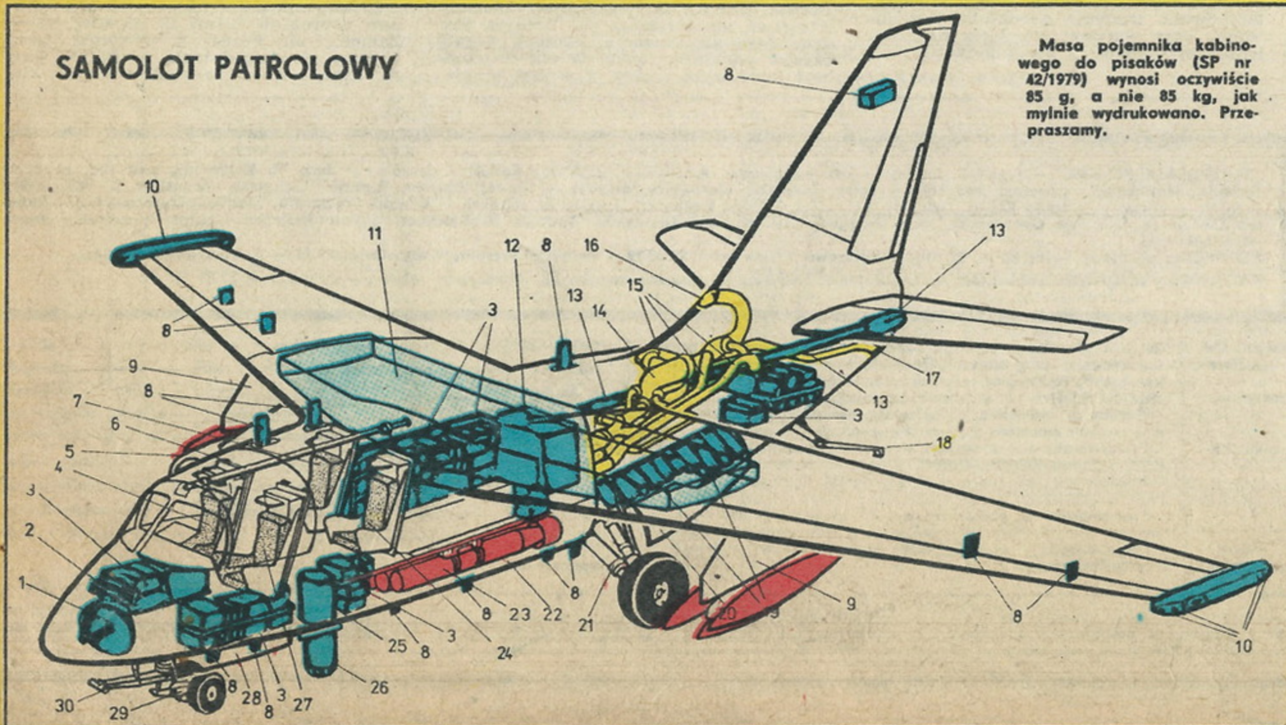


SKONCZYŁ W FILMIE

Sportowy samolot 2–3 miejscowy Travel Air zaprojektowano w USA w 1924–25 r., wzorując się na sylwetce znanego niemieckiego myśliwca z okresu I wojny światowej Fokker D-VII. Producent liczył, że wielu pilotów-kombatantów chętnie będzie latało na samolotach przypominających wyglądem te, z którymi przed 6–7 laty walczyli. Rzeczywiście, wyprodukowano prawie 1000 samolotów 2-miejscowych Travel Air-2000, który stał się jednym z najpopularniejszych w USA na przełomie lat 30-tych. Po wielu latach Travel Air przydał się jako... Fokker D-VII w filmie lotniczym „Ludzie na skrzydłach". Silnik o mocy 66 kW (90 KM) przy 1450 obr//min, prędkość max. – 160 km/h, prędkość lądowania – 67 km/h, wznoszenie – 2,8 m/s, zasięg max. – 840 km. Masa własna – 608 kg, masa całkowita – 994 kg.

Przekrój perspektywiczny przedstawia morski 2-silnikowy samolot patrolowy Lockhed S-3A Viking. Oznaczenia: 1 – antena radiolokatora, 2 – napęd anteny, 3 – wyposażenie elektroniczne, 4 – miejsce 2-go pilota, 5 – prawy silnik turboodrzutowy, 6 – odchylany przewód rurowy do zasilania paliwem w locie, 7 – miejsce operatora taktycznego, 8 – antena, 9 – wspornik ładunków podwieszanych, 10 – układ antenowy, 11 – zbiornik paliwa, 12 – komputer, 13 – wysuwana antena detektora magnetycznego do wykrywania np. okrętów podwodnych, 14 – pulpit kontrolny układu ciśnieniowego i klimatyzacyjnego kabiny, 15 – przewody układu z nr. 14, 16 – wlot powietrza dla układu z nr. 14, 17 – wylot powietrza dla układu z nr. 14, 18 – zaczep do lin skracających dobieg na pokładzie lotniskowca, 19 – wyrzutnik hydroakustycznych pływających boi radiowych, 20 i 28 – osłona podwozia, 21 – podwozie główne, 22 – komora uzbrojenia, 23 – torpeda przeciw okrętom podwodnym, 24 – miejsce operatora urządzenia do umiejscowiania okrętów podwodnych, 25 – pojemnik do nr. 26, 26 – wysunięte urządzenie pracujące na podczerwieni do umiejscowiania okrętów podwodnych, 27 – miejsce 1-go pilota, 29 – podwozie przednie, 30 – zaczep holowniczy.

SAMOLOT PATROLOWY



Masa pojemnika kabinowego do pisaków (SP nr 42/1979) wynosi oczywiście 85 g, a nie 85 kg, jak mylnie wydrukowano. Przepraszamy.

Zdjęcia i rysunki: Sputnik, Modellezés, ABC-Tehnike, Flieger Revue (NRD), Model Builder.

■ Międzynarodowe Centrum Lotnictwa Rolniczego (IAAC), mające swą siedzibę w Anglii, w Cranfeld koło Bedfordu, prowadzi prace przygotowawcze do VI Międzynarodowego Kongresu Lotnictwa Rolniczego. Odbędzie się on w dniach od 22 do 26 września 1980 roku we Włoszech. Przypomnieć warto, że Polska, ze względu na swoją pozycję w światowym lotnictwie rolniczym, jest jednym z głównych członków IAAC.

■ W Muzeum Bitwy o Wielką Brytanię (Battle of Britain Museum), zlokalizowanym na byłym lotnisku Hendon koło Londynu, jednym z eksponatów jest nocny myśliwiec Boulton-Paul „Defiant" z odznaką 307 Dywizjonu Lwowskich Puchaczy, biało-czerwoną szachownicą i napisem POLAND na kadłubie. W odtworzonej w muzeum replice słynnego punktu dowodzenia (Operations Room) 11 Grupy Myśliwskiej przedstawiona jest sytuacja z godziny 11.00 kulminacyjnego dnia bitwy — 15 września 1940 roku. Na tablicy przedstawiającej sytuację w poszczególnych jednostkach grupy światła sygnalizują, że polski Dywizjon 303 jest w walce.

■ Po raz pierwszy polscy specjaliści zostali zaproszeni przez angielską politechnikę w Cranfield do wygłoszenia wykładów na kursie poświęconym lotniczym metodom rozprzestrzeniania pestycydów. Kurs odbył się w dniach od 10 do 21 września br. Mgr **Ryszard Leja** z Zakładu Usług Agrolotniczych wygłosił wykład pt. „Nowa rodzina polskich samolotów rolniczych", a mgr inż. **Ryszard Witkowski** z Instytutu Lotnictwa — wykład pt. „Zastosowanie śmigłowców Mi-2 w rolnictwie". Specjaliści przedstawili również filmy o polskich samolotach i śmigłowcach. W kursie uczestniczyli słuchacze z 17 krajów świata: Australii, ChRL, Egiptu, Etiopii, Francji, Indonezji, Kanady, Kenii, Mauritiusu, Polski (mgr **Ryszard Kosioł**), Syrii, Szwajcarii, Tajlandii, Ugandy, USA, W. Brytanii i Zambii.

■ Jak wynika ze statystyk, na całym świecie istnieje 370 kobiet posiadających dyplomy pilota balonów wolnych.

■ Lotnicza prasa radziecka przypomina o 50-leciu etapowego przelotu na trasie Moskwa — Kamczatka — Nowy Jork. 8 sierpnia 1929 r. 4-osobowa załoga pod dowództwem S. Szestakowa na samolocie ANT-4 Strana Sowietow wystartowała do wielkiego lotu. Mimo wielu początkowych niepowodzeń lot zakończył się pomyślnie i w końcu sierpnia Nowy Jork witał lotników radzieckich i największy wówczas samolot ze zbudowanych na świecie. Z okazji lotu wybito w USA m. in. medal pamiątkowy i wydrukowano karty pocztowe. Towarzystwo Przyjaciół Związku Radzieckiego w USA ze sprzedaży okolicznościowych pamiątek związanych z bohaterskim przelotem uzyskało sumę 35 tys. dolarów, którą w całości przeznaczono na zakup 15 traktorów dla radzieckich kołchozów. Przedstawiciele wspomnianego towarzystwa przybyli do ZSRR w celu przekazania tego daru dwóm gospodarstwom uspołecznionym.

■ W wydawnictwie Militaerverlag (NRD) ukazała się interesująca, obszerna praca Guentera Miela — Zdalnie kierowane modele do samodzielnej budowy, w której omówiono m. in. modele latające.

■ W Moskwie otwarto muzeum poświęcone życiu i pracy Głównego Konstruktora Sergiusza Iljuszyna.

■ Trudności paliwowe Japonii spowodowały skrócenie około 130 tras powietrznych. Średnio co miesiąc likwidowano 15 tras.

■ Argentyńskie przedsiębiorstwo lotnicze zamierza, począwszy od 1981 r., roszerzyć swe trasy wykonując loty ponad Biegunem Południowym.

■ O nowym rekordzie świata donoszą z CSRS. Zdalnie kierowany model szybowca konstrukcji Ed. Svobody pokonał odległość 716,1 km w obwodzie zamkniętym. Lot trwał ponad 12 godzin. Wynik jest na razie nieoficjalny.

■ Radziecki miesięcznik Modelist-Konstruktor przynosi zawsze pomysły oryginalne i... zaskakujące w swej prostocie. Oto w nr 9 z br. opublikowano artykuł opisujący urządzenie do szkolenia lub treningu spadochroniarzy. Po prostu do górnego piętra wieży przywiązana jest długa lina. Spadochroniarz w uprzęży i z otwartym spadochronem stoi na ziemi. Zaczepia następnie linę do swej uprzęży i przy silnym wietrze, zupełnie jak na latawcu, może wykonać wzlot na uwięzi na wysokość mniej więcej wieży. Wszystko zależy od wiatru.

INDEKS 307606